Die

Lübecker Rigafahrer-Compagnie

im 16. und 17. Jahrhundert.

Von

Franz Siewert.

Berlin W. 35.
Druck von Pass & Garleb.
1896.

Die

Lübecker Rigafahrer-Compagnie

im 16. und 17. Jahrhundert.

Inaugural-Dissertation

der

hohen philosophischen Facultät der Universität Rostock

zur

Erlangung der Doctorwürde

vorgelegt von

Franz Siewert.

Die

Lübecker Rigafahrer-Compagnie

im 16. und 17. Jahrhundert.

Von

Franz Siewert.

Druck von
Pass & Garleb, Berlin W. 35, Steglitzerstrasse 11.
1896.

Referent: Professor Dr. Stieda.

Herrn Professor Dr. Wilhelm Stieda

in Verehrung und Dankbarkeit

zugeeignet.

Inhaltsverzeichniss.

Seite

I. Abschnitt. Die Compagnieen Lübecks in der ältesten Zeit 1

Kapitel I. Von den Lübecker Compagnieen im Allgemeinen 1

§ 1. Die Schonenfahrer 3

§ 2. Die Nowgorodfahrer 8

Die Narwa- und Revalfahrer 13

§ 3. Die Stockholmfahrer 21

§ 4. Die Islandfahrer 23

§ 5. Die Alborgfahrer 25

§ 6. Die Spanienfahrer. Dröge. Hispanische Collecten. Sclavenkasse 26

§ 7. Die Rigafahrer und der Compagnieen gemeinsamer Ursprung 38

Kapitel II. Das Archiv der Rigafahrer-Compagnie 55

II. Abschnitt. Die Organisation der Rigafahrer-Compagnie . 55

Kapitel I. Die inneren Einrichtungen der Compagnie . . 55

§ 1. Der Aeltesten-Vorstand und die Mitglieder 55

§ 2. Aufnahme neuer Mitglieder. Das Statut der Compagnie. Versammlungsorte. Die Lade 57

Kapitel II. Das Lehn der Compagnie an der Ober-Trave . 59

§ 1. Der Prahm 59

§ 2. Die Einnahmen der Compagnie aus den Abgaben am Prahm. Prahm- oder Contorgeld. Schreibgeld . . 62

§ 3. Die Prahmschreiber 67

§ 4. Das neue Lastgeld seit 1664. Der Vergleich mit den Nowgorodfahrern über die Abgabe für russische Waaren am Rigischen Lehne 70

Kapitel III. Die Träger und Karrenführer 73

Kapitel IV. Die Stellung und Wirksamkeit der Compagnie nach der socialen Seite 79

§ 1. Fürsorge der Compagnie für die Wittwen der Prahm-Angestellten und Träger 79

§ 2. Anderweitige Wohlthätigkeit der Compagnie 81

§ 3. Der Zusammenhang der Compagnie mit der St. Marien- und St. Jacobi-Kirche 81

§ 4. Beziehungen zur Gesellschaft der Schwarzen Häupter in Riga 82

§ 5. Die gesellschaftliche Stellung der Rigafahrer 89

III. Abschnitt. Die politische Thätigkeit der Compagnie . . 93
Kapitel I. Die handelspolitische Gesammtlage zu Beginn des 17. Jahrhunderts 93
Kapitel II. Die Zwistigkeiten mit Herzog Carl. Die bürgerliche Bewegung und ihre Beilegung durch den Recess von 1605 99
Kapitel III. Die äusseren Ereignisse vom Jahre des Recesses bis zum 30jährigen Kriege 117
Kapitel IV. Die Einrichtung der Zulage. Das Defensionswerk im 30jährigen Kriege 130
IV. Abschnitt. Der Handels- und Schifffahrtsverkehr mit Riga 144
Kapitel I. Das Verhältniss der livländischen Städte zur hansischen Handelspolitik 144
Kapitel II. Die besonderen Handelsbeziehungen zwischen Riga und Lübeck 151
§ 1. Rigas Stellung im russischen Handel. Die älteren Handelsbeziehungen Lübecks mit Riga 151
§ 2. Erschwerungen des Lübecker Handels in Riga . . . 157
§ 3. Die Organisation des Lübecker Handels in Riga. Das System der Lieger und Gehilfen. Winterhandel. Gesellschaftshandel. Geldverkehr. Commissionsgeschäfte 165
Kapitel III. Der Waarenverkehr 173
§ 1. Die Ausfuhr Lübecks nach Riga. Salz. Heringe. Tücher. Weine. Malz. Bier. Andere Waaren 174
§ 2. Die Einfuhr von Riga. Wachs. Hanf und Flachs. Pelzwerk. Leder. Getreide. Leichensteine. Andere Waaren 191
Kapitel IV. Der Schifffahrtsverkehr 199
§ 1. Die Schwierigkeiten im Fahrwasser zwischen Travemünde und Lübeck 199
§ 2. Der Prahmbetrieb in Travemünde und der Schifffahrtsverkehr auf der Trave 203
§ 3. Der Seeschifffahrtsverkehr 207

Einleitung.

Seitdem Karl Koppmann, Wilhelm Stieda, Dietrich Schäfer, Blümcke, Baasch u. A. ihre werthvollen Studien auf Specialgebieten der hansischen Handelsgeschichte veröffentlicht haben, ist daraus auch für Andere die ermuthigende Ueberzeugung erwachsen, dass auf dem Wege der Einzelforschung die Organisation, die Zustände und der geschichtliche Verlauf des hansischen Handels genauerer Erkenntniss erschlossen werden könne.

Mit den nachfolgenden Studien, welche die Geschichte der Lübecker Rigafahrer-Compagnie und die Lübeckisch-Rigischen Handelsbeziehungen zum Gegenstande haben, ist der Verfasser bemüht gewesen, jenen bewährten Vorbildern zu folgen.

Die Darstellung beruht im Wesentlichen auf der Durchforschung des von der Lübecker Rigafahrer-Gesellschaft hinterlassenen Archives, das sich im Besitze der Lübecker Kaufmannschaft befindet. Weitere archivalische Hülfe bot das Lübecker Staatsarchiv. Im Uebrigen haben wiederum die Hanse-Recesse, das Hansische Urkundenbuch und die Lübecker und livländischen Urkundenwerke ihren Reichthum an handelspolitischen Details erwiesen.

So umfangreich dem Verfasser das Actenmaterial im Archive der Gesellschaft auf den ersten Blick erscheinen wollte, so stellte sich nach seiner Ordnung und Sichtung doch heraus, dass die grossen Lücken in den Schriften und Urkunden des 16. Jahrhunderts und noch mehr der völlige Mangel neuer handschriftlicher Zeugnisse aus dem 15. Jahrhundert sowohl hier, wie unter den „Riga"-Acten des Staatsarchives die historische Betrachtung der älteren und ältesten Zeit der Compagnie und des Lübeck-Rigaer Handels beschränkten.

Allerdings entschädigten in anderer Weise manche Documente, die nur in mittelbarem Zusammenhange mit dem Leben der Rigafahrer-Gesellschaft stehen. Es gehören dazu Collectiveingaben der

Compagnieen an den Rath, Correspondenzen und Copien fremder Compagnie-Acten, Schriften des Rathes u. s. w., die in das Leben der kaufmännischen Verbindungen Lübecks überhaupt, der Nowgorod- bezw. Narwa- und Revalfahrer-Gesellschaft, der Island-, Spanien- und Stockholmfahrer einen anziehenden Einblick ermöglichten, durch den unsere Kenntniss von ihrer Organisation und Thätigkeit, ihrer Stellung zum Rathe der Stadt und ihrem Zusammenhange unter einander mannigfach bereichert und namentlich der bisher nahezu vollständig im Dunkeln liegende Ursprung der verschiedenen Gesellschaften in ein neues Licht gestellt werden dürfte. Werden doch nach diesen Nachrichten kaum noch Zweifel darüber bestehen können, dass die meisten jener Lebensgemeinschaften des Lübecker Handels im 16. und 17. Jahrhundert nur „Particular-Contore" der ältesten Gesellschaft, des Schonenfahrer-Collegiums, waren und aus diesem als ihrer gemeinsamen Wurzel hervorgegangen sind.

Der zweite Abschnitt orientirt über die Einrichtungen unserer Compagnie, welche sie sich für die Zwecke des Handels- und Schifffahrtsbetriebes ihrer Mitglieder an der Trave geschaffen hatte. Die Einrichtungen waren ein gemeinsames Eigenthum der Compagnie-Mitglieder; auf Grund ihrer gemeinsamen Benutzung ging ein Jeder für sich seinen eignen Geschäften und seinem Gewerbe nach. Die in dieser Richtung gewonnenen Einblicke in die innere Organisation unserer Compagnie legen die Wahrscheinlichkeit sehr nahe, dass ähnlich wie die Rigafahrer-Gesellschaft auch die anderen Compagnieen organisirt waren, dass ähnlich dem Rigischen Lehne an der Trave bei der Mengstrasse auch bei den anderen Compagnieen ein Zusammenhang mit der Trave bestand, und dass somit auch im Bilde des Hafens, in der Eintheilung seines Gestades und Gliederung seiner Einrichtungen, die von den geographischen Richtungen des Lübecker Handels bestimmte compagnieweise Gruppirung und Organisation der Kaufmannschaft hervortrat.

Die Lübecker Kaufmanns-Compagnieen beschränkten sich nicht darauf, für die Bedürfnisse ihres Handels zu sorgen, sondern nahmen frühzeitig an den öffentlichen Angelegenheiten der Stadt einen regen Antheil und traten de facto schon als Organe des politischen Lebens ihrer Vaterstadt hervor, ehe sie verfassungsrechtlich hierzu berufen wurden. Da sie aber auf dem Gebiete

des Handels die Aufgaben der öffentlichen Gewalt mitzulösen hatten, so begehrten sie auch weitere Berührungspunkte mit der Staatsgewalt zu haben, und da sie sahen, wie sehr alle Politik des Rathes von den Rücksichten auf den Handel bedingt wurde, so ergab sich für sie das Bedürfniss einer regen Beschäftigung mit den Fragen und Sorgen der Zeit, und hieraus schliesslich eine weit ausgedehnte politische Thätigkeit, die zu den durchgreifenden Verfassungsänderungen im 17. Jahrhundert gewiss Vieles beitrug.

In der Schilderung dieser politischen Thätigkeit der Rigafahrer-Compagnie konnte sich der Verfasser auf ihre Ueberlieferungen allein nicht beschränken, sondern, so eng wie der Zusammenhang der Compagnieen und ihrer Lebensäusserungen in Fragen des städtischen Wohles war, gebot es sich von selbst, auch die Mitarbeit der anderen Compagnieen auf dem Gebiete der öffentlichen Angelegenheiten wenigstens in soweit in Betracht zu ziehen, als die Acten der Rigafahrer über ihre Thätigkeit im Zusammenhange mit jenen berichten. Wenn in Folge davon die äussere Gestaltung der durchgeführten Untersuchung über den Rahmen des Themas hinauszugehen scheint, so wird sich dieses dadurch entschuldigen, dass bei dem gegenwärtigen Stande der hansischen Publikationen eine Geschichte der Rigafahrer nicht allein um ihrer selbst willen, sondern auch zu dem Zwecke versucht werden sollte, damit von dem Leben der kaufmännischen Gesellschaften in Lübeck überhaupt vorläufig ein Bild gewonnen werde, und es scheint dem Verfasser, dass grade durch Betrachtungen dieser Art auch die Gesammtanschauung von der culturgeschichtlichen Stellung des Lübecker Kaufmannes innerhalb der Lübischen und hansischen Politik eine Förderung erfahren wird.

Die Schilderung des Handels der Rigafahrer im vierten Abschnitte, der Formen ihres Handelsbetriebes, der rechtlichen Stellung des Kaufmannes in Riga und die Ermittelung der Bedingungen, unter denen sich der Handelsverkehr während des 16. und der ersten Jahrzehnte des 17. Jahrhunderts fortsetzte, führen zu dem sehr bemerkenswerthen Ergebnisse, dass die Handelsbetriebsweise während der genannten Zeit im Grossen und Ganzen noch eine Wiederholung der mittelalterlichen Handelszustände ist. Erst in den letzten Jahrzehnten scheint sich hierin eine durchgreifende Aenderung vorbereitet zu haben. Es hatte bis dahin

kein besonderes Geschäft der Waarenspedition gegeben. Erst als die Spedition eine Handelsart für sich wurde, scheint damit auch der Handel nach Livland, vielleicht auch der Handel von Lübeck insgesammt, nach und nach eine wesentliche Umformung erfahren zu haben. Es wird eine Aufgabe der Fortsetzung dieser Untersuchungen werden, hauptsächlich an diese Frage anzuknüpfen.

Eines war und blieb bei den mannigfachen Veränderungen, die sich in dem Handelsbilde des Hanse-Hauptes nach und nach vollzogen, das charakteristischste Merkmal für die Stellung der Rigafahrer-Compagnie: sie überlebte auch im 17. Jahrhundert nicht die Absicht und den Zweck ihrer Begründung, sank auch im 18. Jahrhundert nicht zu einem blossen Form- und Scheindasein herab, sondern behielt für ihr inneres Leben immer eine lebendig fliessende Quelle im Handel und Verkehr der Stadt. Das unterscheidet unsere Gesellschaft nicht unwesentlich von den anderen Compagnieen, deren Thätigkeit sich von ihrem Namen trennte. Die Schonenfahrer überdauerten den Schonenhandel, wie die Bergenfahrer ihren Bergenhandel und die Nowgorodfahrer auch die Zeit der letzten Bedeutung von Nowgorod und Pleskow überlebten. Die Rigafahrer erhielten sich dagegen ihre ursprüngliche Stellung in den natürlichen Bedingungen, die sich in Lübeck für das Fortgedeihen des Verkehrs mit Livland und insbesondere mit Riga unausgesetzt erneuerten. Diese dauernde Verbindung mit dem praktischen Leben, ihre energische Beschäftigung wenn auch nur mit einem, so doch mit einem wichtigen Zweige des Lübecker Seehandels, befähigte sie auch weiter, an den wichtigen inneren und äusseren Aufgaben rege mitzuarbeiten, welche der Lübeckischen Bürgerschaft namentlich die letzten Jahrzehnte des 17. Jahrhunderts in Fülle aufwarfen.

Dankbar bekennt der Verfasser, von mannigfachen Seiten bei seiner Arbeit unterstützt worden zu sein. Wie der Handelskammer in Lübeck, die ihm das Archiv der Compagnie und Acten der anderen Collegien bereitwilligst zur Verfügung stellte, und ihrem Secretär, Herrn Dr. Franck, der ihm die Nachsuchungen nach Möglichkeit erleichterte, so fühlt er sich auch dem Lübecker Staatsarchivar, Herrn Professor Dr. Hasse, für die freundliche Förderung seiner Arbeiten im Lübecker Staatsarchive und der Verwaltung der Lübecker Stadtbibliothek zu Dankbarkeit verpflichtet.

Insbesondere aber bringt er seinem verehrten Lehrer, Herrn Professor Dr. Wilhelm Stieda, warmen und aufrichtigen Dank entgegen, der ihn zu diesen Studien angeregt und bei denselben vielfach gefördert hat; nicht minder ist es ihm Bedürfniss, auch an dieser Stelle Herrn Archivar Dr. Karl Koppmann für die werthvolle Berathung und Unterstützung seinen herzlichsten Dank auszusprechen.

Halberstadt, im October 1893.

Der Verfasser.

Erster Abschnitt.

I. Kapitel.

Von den Lübecker Compagnieen im Allgemeinen.

Wenn das Gemeinsame und Gleichartige des Erwerbs in einer und derselben Richtung des Handels den Kaufleuten der hansischen Seestädte Veranlassung gab, sich zu Compagnieen oder Collegien zusammenzuschliessen, so mag das ursprünglich vorzugsweise zum Zwecke des gegenseitigen Schutzes ihrer Interessen namentlich im Auslande geschehen sein. Aber das Bestreben nach Förderung der speciellen Handelsziele mit gemeinsamen Berathungen auf Grund der speciellen Einsichten und Erfahrungen ihrer Mitglieder hob die Stellung der Compagnieen, noch ehe sie zu einem verfassungsmässigen Antheil an der Stadtverwaltung in ihrer späteren Eigenschaft als „bürgerliche Collegien" gelangten, auf die Stufe einer Interessenvertretung ex professo dem Rathe und der städtischen Politik gegenüber. Unverkennbar lehrt dies für die Lübecker Compagnieen die Geschichte der Rigafahrer. Die Compagnieen wuchsen hier, nachdem sie mit ihren Erfahrungen und mannigfachen Kenntnissen der ausländischen Verhältnisse dem Rathe vermuthlich auch schon vorher gedient hatten, im 16. und 17. Jahrhundert zu freiwilligen Organen der öffentlichen Verwaltung heran und es ist nicht unmöglich, dass die im 17. Jahrhundert entstehenden Commerz-Collegien in Schweden an den Kaufmanns-Compagnieen der Hansestädte ihr eigentliches Muster fanden. Verfassungsrechtlich feststehend wurde in Lübeck der Antheil der Compagnieen an der Verwaltung der Stadtämter allerdings erst durch den sogenannten Bürgerrecess vom Jahre 1665.

Aber auch schon früher trat ihr Einfluss auf das Stadtregiment hervor. Namentlich seitdem mit dem Recess vom Jahre 1605 der Bann räthlicher Alleinherrschaft gebrochen wurde, gewannen sie durch ihre ständigen Verhandlungen mit dem Rathe, sowie seit 1599 mit dem Fünfziger-Ausschuss[1]) die entscheidende Stimme in der Bürgerschaft. Schon im Jahre 1601 hatte der Rath die ersten bürgerlichen Mitglieder in die Verwaltung der beiden vornehmsten Armenanstalten, des Heiligen-Geist-Hospitals und des St. Jürgen-Hospitals berufen[2]). Im Jahre 1605 folgten sie in die Aufsicht der Wall- und Graben-Arbeit u. s. w. Damit entstand die erste bürgerliche Verwaltung. Bezeichnend für den Anspruch, den die Compagnieen seit den Recessen vom Jahre 1605 und vom Jahre 1665 erhoben, jederzeit vom Rathe in Commerz-Angelegenheiten gehört zu werden, ist eine Vorstellung der Rigafahrer aus dem Jahre 1669, in welcher sie E. E. Rathe „unterdienstlich zu Gemüthe führen, dass er festiglich versprochen habe, in Commerzsachen nichts ohne den Consens der commercirenden Zünfte zu thun" [No. 76]. Bei einer anderen Gelegenheit, als im Jahre 1676 Dr. Bahlmann zum Kurfürsten von Brandenburg entsandt wurde, damit er freie Fahrt und Handlung auf die schwedischen Häfen erwirke und der Rath hierbei, ohne der commercirenden Zünfte „Vorwissen und Willen" nur Reval, Narwa und Nyestad ins Auge gefasst hatte, baten die Schonen-, Riga-, Bergen- und Stockholmfahrer in einer gemeinsamen Eingabe, dass künftighin „dergleichen zum Präjudiz des Commerciums und der sämmtlichen commercirenden Zünfte nicht mehr geschehen solle" [No. 80].

So viele geographische Richtungen des Handels, fast so viele Compagnieen gab es in Lübeck. Die nach Schonen handelnden Kaufleute hatten im Schonenfahrer-, die nach Bergen handelnden im Bergen- und die nach Nowgorod, vermuthlich auch die nach Reval, nach der Narwa und nach Kurland handelnden Kaufleute im Nowgorodfahrer-Collegium ihre Vertretung; ebenso waren die Riga-, Schweden-, Spanien-Kaufleute, die Kaufleute, welche nach England, nach Flandern, nach Preussen, nach Aalborg, nach Malmö[3]), nach Ystadt und nach Island handelten, zu Compagnieen der Rigafahrer, Stockholm-, Spanien-, Englands-, Flandern-, Aalborg-, Malmö-, Ystadt- und Islandfahrer vereinigt. Wenigstens bestanden innerhalb der Kaufmannschaft, welche nach diesen verschiedenen Märkten

1) Aufzeichnungen von Henrich Brokes in der Zeitschrift des Vereins für Lüb. Geschichte und Alterthumskunde, Bd. 1, S. 181.

2) C. Wehrmann, Die obrigkeitliche Stellung des Rathes in Lübeck, Hans. Geschichtsbl. 1884, S. 65.

3) In Malmö gab es eine Niederlassung des deutschen Kaufmanns mit einem Aeltermann-Vorstande, deren Angehörige Lübecker, Rostocker, Wismarer, Stralsunder und Lüneburger waren. H. R. III, Bd. 4 Nr. 425 u. Nr. 430 § 37.

handelten, wenn nicht feste geschlossene Corporationen, so doch Gemeinschaften oder Gruppen von Kaufleuten. Auch die nicht mit dem Auslande Handel treibenden Kaufmannsklassen, wie die Krämer und Gewandschneider, waren, wenn auch mit anderen äusseren Kennzeichen, so doch zu denselben inneren Zwecken zu ähnlichen Verbänden organisirt.

Die Geschichte der meisten Lübeckischen Kaufleute-Compagnieen harrt noch ihrer Bearbeiter. Von ihrer Entstehung, ihrem Zusammenhange unter einander, ihrer Thätigkeit, ihrem Handelsbetriebe und ihrer bürgerlichen Stellung ist bis jetzt nur Weniges bekannt geworden. Einen Beitrag zur Entstehung der Lübecker Schonenfahrer-Compagnie enthalten Grautoffs historische Schriften[1]). Neuerdings hat Stieda über das Auftreten der Schonenfahrer in Lübeck, Rostock und mehreren anderen hansischen Städten berichtet. Seine Untersuchungen haben das bemerkenswerthe Resultat ergeben, dass entsprechend dem häufigeren Aufenthalte inländischer Kaufleute auf den schonen'schen Fitten[2]) auch in binnenländischen Städten Schonenfahrer-Compagnieen bestanden haben[3]). Von den Bergenfahrern, ihrem Handels- und Schiffahrtsverkehr hat man nur nach der Kenntniss von der Blüthe des Bergener Contors einige Vorstellungen. Ueber die Aalborg- und Spanienfahrer haben Dittmer und andere Verfasser in den „Neuen Lübeckischen Blättern“[4]) berichtet, und zu weiteren Nachforschungen über die Entstehung und Wirksamkeit der Rigafahrer-Compagnie hat unlängst Stieda mit seinen Mittheilungen über die Rigafahrer in Lübeck und Rostock angeregt[5]).

§ 1. Die Schonenfahrer.

Die Schonenfahrer waren eine sehr frühe, vielleicht die älteste kaufmännische Vereinigung. Schonen und seine Städte mit ihrer Fischerei und ihrem Handel waren ein Centralpunkt des deutsch-nordischen Handels überhaupt; hier lagen die Anfänge und die Grundkraft des Lübecker Grosshandels. Erst mit dem Handel nach Schonen organisirte sich auch der übrige Handel und bei dieser besonderen Stellung, welche die Küste nach Alter und

1) Grautoff, Beitrag zur Geschichte des Schonenfahrer-Collegiums in Lübeck, in seinen historischen Schriften Bd. II, 1823.

2) Dietr. Schäfer, Das Buch des Lübeckischen Vogts auf Schonen, Kap. VI.

3) Wilh. Stieda, Das Schonenfahrergelag in Rostock, in den Hans. Geschichtsblättern 1890/91, S. 133 ff.

4) Neue Lübeckische Blätter 1836 und 1841.

5) Wilh. Stieda, Die Gesellschaft der Rigafahrer in Lübeck und Rostock, in den Mittheilungen aus dem Gebiete der Geschichte Liv-, Esth- und Curlands Bd. XV, S. 335.

Bedeutung einnahm[1]), ist es sehr leicht denkbar, dass in Lübeck Schonen auch zuerst unter allen Fremdländern compagniebildend gewirkt hat.

Das älteste erhaltene Buch der Schonenfahrer-Compagnie beginnt seine Eintragungen im Jahre 1378 und begründet eine erstmalige Wahl von Aelterleuten: *„dat se disse kumpanye vaster wolden maken unde dat desse de bet vorstan worde, unde koren ver hovetlude myt eyner gantzen eendracht, de vor dessen schuttingh raden scholen unde scholen den vorstan“*. Hierdurch wird die Annahme nahe gelegt, dass die Gründung der Gesellschaft kurz vorher erfolgt war. Vielleicht war ein unmittelbarer Anlass hierzu das Privileg vom Jahre 1368, welches an die Stelle der einzelnen, mehr oder weniger bevorzugten Städte dauernd die Gemeinschaft der Hansestädte setzte. Seitdem gab es für Lübeck in Schonen grössere Aufgaben zu lösen. Den besonderen Interessen der führenden Stadt traten die allgemeinen der verbündeten Städte zur Seite und es galt vor Allem, den gemeinsamen Besitz dem Westen gegenüber zu behaupten.

Von anderer Seite ist man in der Datirung der ersten Compagniebildung noch über das Jahr 1378 hinausgegangen. Nach Grautoff nämlich haben sich die Bergenfahrer im 13. Jahrhundert oder noch früher[2]) von der übrigen Kaufmannschaft getrennt, welche sich nunmehr zum Unterschiede von den Bergenfahrern die Zunft der Schonenfahrer nannte, weil sie die Bergenfahrer von Schonen, wie diese alle anderen Kaufleute von Bergen ausschlossen[3]). Je grösser die Rivalität zwischen beiden Verbindungen wurde, desto mehr sonderten sie sich von einander ab und um so corporativ selbständiger in sich selbst wurden sie beide. Im Jahre 1429 bezogen die Bergenfahrer ihren eigenen Schütting in einem Hause in der Beckergrube, bis sie später den Lobben erwarben[4]). Aber die Schonenfahrer blieben, wie Grautoff weiter darlegt, der einheitliche Verband aller übrigen Kaufleute, wenn sich auch mit der Zeit in ihrer Mitte Sonderverbände bildeten und sich als Compagnieen von ihnen ablösten. Diese verschiedenen Gruppen behielten mit Ausnahme der Nowgorodfahrer, die ebenfalls ein eigenes Haus erstanden[5]), im Schonenfahrer-Schütting ihren Mittelpunkt und lebten hier „wie Schwestern eines Hauses“ miteinander. Auch nur jenes einen Gegensatzes wegen, der zwischen den Schonen-

1) Dietr. Schäfer, a. a. O. Kap. III.

2) Grautoff a. a. O. Bd. II, S. 365.

3) Daselbst Bd. II, ebenda.

4) Es war das heute mit Nr. 64 bezeichnete Grundstück in der Beckergrube, welches sie 1429 erwarben und bis zum Jahre 1549 als Schüttinghaus benutzten. Brehmer, Lübeckische Häusernamen nebst Beiträgen zur Geschichte einzelner Häuser in den Mittheilungen des Vereins für Lüb. Geschichte und Alterthumskunde, Heft 3, S. 32.

5) In der Zeit von 1687—1853 war der Nowgorodfahrer-Schütting in den Schüsselbuden das Haus Nr. 12. Brehmer a. a. O. S. 130.

fahrern und Bergenfahrern bestand, wurde es Sitte, dass bei den Gesandtschaften, denen man einen kaufmännischen Beirath mitgab, hierzu neben dem Deputirten der Schonenfahrer noch ein Bergenfahrer gewählt wurde[1]).

Die Compagnie gewann an Ansehen und Geltung mit dem raschen Aufschwung der Schonenfahrt. Der Zudrang nach Schonen war gross. Die verschiedenen Gewerbe, welche den Fittenbetrieb in Skanör und Falsterbo darstellten, Fischerei, Grosshandel und Krämerei, Böttcherei und anderes Handwerk brachten es wohl mit sich, dass ihre Thätigkeit mit dem Handwerk und dem übrigen Handel der Stadt eine vielfältige Berührung fand. Daraus ergab sich für die Compagnie auch eine mannigfach regelnde und ordnende Thätigkeit, eine engere Fühlung mit den anderen Compagnieen und Zünften der Stadt, und indem die Schonenfahrer, dergestalt mit der Förderung ihrer eigenen eine solche des Gemeininteresses verbanden, wird sich darin auch bei der überwiegenden Bedeutung der schonenschen Handelsproducte in der älteren Zeit[2]) ihr Vorrang und ihre Stellung als eine führende und leitende Kaufmannszunft begründet haben.

Die Compagnie hatte ihr Haus bis zum Jahre 1440 schuldenfrei gemacht. Aus zwei Buden, die sich im Hinterhause befanden, gewann sie noch eine jährliche Miethe von 15 Mark[3]). Der Schmuck des Hauses wurde später um einen Kronleuchter und ein Gemälde bereichert und schliesslich schritt man auch zu einem grösseren Ausbau[4]). — Bei dem Umfange des Schonenhandels lässt sich annehmen, dass die Compagnie über eine sehr zahlreiche Mitgliedschaft verfügte. Im Jahre 1442 waren bei einer Gelegenheit 24 von den „oldesten Schonevar“ versammelt[5]) und noch im Jahre 1494 betrug die Zahl der in Skanör und Falsterbo salzenden Kaufleute 55. — Dass die Schonenfahrer auch nach aussen hin ihre angesehene Stellung würdig vertraten, beweist die Bereitwilligkeit, mit der sie im Jahre 1396 zur Anfertigung einer neuen Orgel in der Marienkirche und zu einem anderen Schmuck des Gotteshauses die Mittel mit 300 Mark hergaben. Da zu Ende des 14. Jahrhunderts die Lübeckische Mark einen Silberwerth von 8,40 Reichsmark heutiger Währung hatte, so entsprach diese Summe 2475 Reichsmark heutigen Geldes mit einem Kaufwerthe von etwa 18 000 Mark[6]). Man gestand ihnen dafür einen Altar in der Marienkirche zu, den sie für 710 ℔. 5 ß oder ca. 6000 Mark nach

1) Grautoff a. a. O. Bd. II, S. 367 u. 368.
2) C. Mollwo, Die ältesten Lübischen Zollrollen, S. 44.
3) Wilh. Stieda, a. a. O. S. 139.
4) Wilh. Stieda, ebenda.
5) Wilh. Stieda, ebenda.
6) Wilh. Brehmer, Die Errichtung eines Altars für den Schonenfahrerschütting in der Marienkirche, in Mittheilungen des V.'s f. Lüb. Geschichte u. Alterthumskunde, Heft 6, Nr. 2. — Neue Lübeckische Blätter, Jahrgang 1859, Nr. 15.

heutigem Gelde an der westlichen Seite des südlichen Seitenschiffes herrichteten[1]). Auch der Lübeckischen Kirche in Falsterbo, der ältesten unter den hansischen Kirchen auf Schonen, die zugleich Hauptkirche und gemeinsame Begräbnisskirche der Deutschen war, wandten sie ihre Fürsorge zu[2]). Ihr Interesse an dieser Lübischen Kirche spricht auch aus einem Danke, den die vier Aelterleute der Compagnie, Heyne Boltson, Wilm Storink, Gotke Oligesleger und Luder Polborn 1468 den Lübeckischen Vögten auf Schonen Jacob Schulte und Gise Deterdes, die 12 Jahre hindurch eine erspriessliche Thätigkeit entfaltet hatten, abstatteten. Sie versprachen ihnen, „dass sie Zeit ihres Lebens nie schaffen oder schenken sollten im Schonenfahrer-Schütting zu Lübeck deshalb, weil sie wohl gethan hätten an der Kirche und in der Compagnie“[3]).

In der Hand der Schonenfahrer lag eine Reihe wichtiger kaufmännischer Aemter, auf die nach den Acten der Rigafahrer-Compagnie später noch zurückzukommen sein wird. Nur einer Thätigkeit, die den kaufmännischen Nachwuchs der Stadt betraf, mag hier schon gedacht werden. In des „Kaufmannes Buch“, welches im Schonenfahrer-Schütting auslag, musste jeder „Junge“, der den Travenhandel[4]) erlernen wollte, eingetragen werden[5]). Hier wurde er auch in Gegenwart seines Lehrherrn, nachdem die Lehrordnung beiden verlesen war, von den Aeltesten der Compagnie ermahnt, jenem frömmlich, fleissig und treulich 6 Jahre zu dienen [No. 24]. Die Schonenfahrer führten über diese Dienstjungen-Ordnung die Aufsicht, indem sie darauf hielten, dass sie von beiden Theilen befolgt wurde. Es waren wiederholt Klagen laut geworden, dass sich mancherlei Unzuträglichkeiten dadurch eingestellt hätten, dass die Jungen nicht richtig angemeldet würden, ihre Lehrzeit nicht aushielten, wegliefen, „Marschoppey“ machten und sowohl an der Trave, als anderswo auf eigene Rechnung handelten; aus diesem Grunde

1) Die Reformation machte der Benutzung des Altars ein Ende. Neue Lüb. Bl. 1859. Nr. 15.

2) Dietr. Schäfer, Das Buch des Lübeckischen Vogts auf Schonen S. CXLIV.

3) Daselbst S. IV und § 162.

4) Soviel wie Grosshandel, sogenannt zum Unterschiede des kaufmännischen Kleingewerbes, das dem Krämer und Gewandschneider oblag.

5) Der zwischen Rath und Bürgerschaft 1605 zustande gekommene Recess fügt es, dass, während es von Alters her Brauch gewesen sei, dass die Jungen, die sich dem Travenhandel widmen wollen, bei einem Kaufmanne fünf oder sechs Jahre zu dienen hätten, ehe sie nach anderen Orten verschickt würden, dieser guten Sitte jetzt Abbruch geschehe; der Recess bestimmt daher, dass die Jungen, die sich zu Dienst begeben wollen, sich zuvor bei dem Aeltesten der Schonenfahrer anzumelden und sich einschreiben zu lassen haben. — Ueber eine Abschrift des Recesses s. unten S. 8 Anm. 5.

erliessen die Schonenfahrer im Jahre 1609 eine neue Mahnung[1]), dass die Vorschriften beachtet werden möchten, und bestimmten darin das Folgende. Jeder Kaufmann, der einen Lehrling anzunehmen wünsche, habe dies dem Schonenfahrer-Aeltesten anzugeben. Wenn dieses nicht geschähe, so solle der Junge künftighin zu keiner Handlung oder anderen bürgerlichen Nahrung zugelassen werden, es sei denn, dass die Anmeldung nur durch Schuld des Lehrherrn versäumt worden sei. Beide hätten sich zu den Aeltesten in den Schütting zu begeben und hier solle gegen Erlegung eines Thalers durch den Lehrherrn „der löblichen Gesellschaft zum Besten" die Verpflichtung des Jungen durch die Aeltesten erfolgen. Wenn dergestalt die Eintragung in des Kaufmanns Buch geschehen, so solle sich der Lehrjunge schuldig halten, „seinem Herrn und der Frau mit allem getreuen Fleiss und Gehorsam, in allen Gewerben, auch sonst mit gebührender Arbeit und was ihm anbefohlen werde, ehrlich und redlich zu dienen und aufzuwarten". Wenn der Junge seinem Lehrherrn entlaufe, „so solle er in dieser Stadt bei keinem Kaufmann zum Dienste hinferner gestattet oder gelitten werden". Eine andere gewiss schon ältere Bestimmung in dieser Lehrjungen-Ordnung schrieb die Dauer der Lehrzeit vor: sechs Jahre habe ein jeder Junge zu lernen[2]), und sich dann noch zwei Jahre mit seines Herrn Geldern und Gütern an anderen Oertern, es sei zu Wasser oder zu Lande, weiter gebrauchen zu lassen; wenn er hierauf ein Zeugniss der Schonenfahrer-Aeltesten und seines Lehrherrn bei der Wette vorzeigen könne, solle er „eingeschrieben" und zum Handel an der Trave, in offenen Buden und Kellern zugelassen werden, sei es ausschliesslich mit eigenem Gelde auf eigene Rechnung oder bei einem Kapitaleinschuss (Vorlag) seines Herrn — der jedoch nicht mehr als 500 Mark betragen dürfe — oder sei es auch auf gemeinschaftliche Rechnung oder gegen ein Jahrlohn auf Rechnung seines früheren Herrn. Wenn letzterer sich aber mit ihm über das Jahrlohn nicht vergleichen oder den Kapitaleinschuss nicht leisten könne, so dürfe er sein Geschäft auch mit anderweitig aufgenommenem Bürgergelde betreiben.

In dieser Bestimmung, die jedem jungen Kaufmann einen zweijährigen Aufenthalt in der Fremde vorschreibt, liegt der Schlüssel für die

1) In der Kaufmannsordnung vom J. 1607, „welche Ein Ehrb. Rath auf hr der Bürger und sämmtliche Kauf-Leute inständig anhalten nach dieser Zeit Gelegenheit verbessert", waren diese Vorschriften ihrem wesentlichen Inhalte nach bereits enthalten. [Neue Lüb. Bl. 1836, S. 316.] Es darf demnach angenommen werden, dass die Vorschriften über die Lehrlingshaltung auch schon zum Inhalte der älteren Kaufmannsordnungen gehört haben.

2) Nach zwei aus dem 18. Jahrh. in den hansischen Geschichtsbl. 1887, S. 141 ff. mitgetheilten hamburgischen Kaufmanns-Lehrcontracten war zu dieser Zeit in Hamburg eine neunjährige Dienstzeit Sitte, sieben Jahre für einen Handelsjungen und zwei Jahre für einen Handelsdiener.

Stellung des hansischen Kaufmanns, für das hansische Weltbürgerthum. Jeder wurde hinausgewiesen, damit er sich in der Welt umsehe und seine Erfahrungen, die er an fremden Märkten unter fremden Völkern gesammelt, im heimischen Handel verwerthe. Der junge Kaufmann durfte dabei nicht nach seiner Wahl in einer Stadt über See oder einer Stadt des Inlandes, sondern nur im Auftrage und für Rechnung seines Herrn auswärts, da, wohin er geschickt wurde, sei es zu Lande oder über See, seine Geschäfte verrichten und seine Ausbildung gewinnen.

Mit dem Rückgange der Fischerei auf Schonen und des ehemals bedeutenden Transitverkehrs, der namentlich in Skanör einen reichen Waarenmarkt schuf[1]), entfernte sich die Compagnie von dem Felde ihrer ursprünglichen Thätigkeit, die ihr Name bezeichnet. Als handelnde Kaufleute, wenn auch in anderen Richtungen, und als Compagnie trotzdem gleich den Hamburger Schonenfahrern[2]) ihre angesehene Stellung bewahrend, endeten sie ihre Existenz erst im Jahre 1850, als sich sämmtliche kaufmännische Collegien zu einer „einzigen grossen Kaufmannschaft" vereinigten.

§ 2. Die Nowgorodfahrer.

In dem Nowgorodfahrer-Collegium behielten die Bestrebungen und Massnahmen, welche sich in häufiger Wiederholung auf die Wiederherstellung des Contorhandels in Nowgorod und Pleskow richteten, für Lübeck ihren Mittelpunkt[3]). Mancherlei Akten der Rigafahrer-Compagnie lassen erkennen, mit wie grosser Liebe man auch im 16. und 17. Jahrhundert an den Einrichtungen festhielt, die Jahrhunderte lang die starken Träger des blühenden Handels mit Russland waren. An der Trave bestand anscheinend noch vom Jahre 1498 her infolge eines Beschlusses des Lübecker Hansatages[4]) ein Zoll zur „Ablegung der Moscowiter Legationskosten und zur Unterhaltung des Nowgoroder Contors", der von den russischen Waaren, die über See und Land aus Russland eintrafen, erhoben wurde. Obwohl der Recess vom Jahre 1605[5]) constatirte, „dass dieser Travenzoll schon seit 70 bis 80 Jahren nicht mehr gehörig angewandt sei", wurde er in diesem Jahre doch noch einmal aufgerichtet. Auch von

1) Dietr. Schäfer a. a. O. S. XCIX.

2) Wilh. Stieda a. o. O. S. 138.

3) H. R. III, Bd. IV, Nr. 79 §§ 102—107, 112—114.

4) Ueber die ältere Geschichte der Nowgorodfahrer-Compagnie war auf Grund der Akten des Rigafahrer-Collegiums nichts zu ermitteln.

5) Der Recess ist erhalten in einer im Archiv der Rigafahrergesellschaft aufbewahrten „Sammlung von Lübecker Priviligien, Zoll- und anderen Ordnungen, Recessen etc.".

den Rigafahrern war seitens der Nowgorodfahrer-Compagnie im Jahre 1602 aus Anlass der in Vorbereitung befindlichen Legation nach Moskau verlangt worden, dass sie sich dem Zoll für Nowgorod unterwerfen sollten. Sie antworteten nicht ganz ablehnend; die Zulage für die Einfuhr russischer Waaren wollten sie bezahlen, aber nicht auch für ihre alten wichtigen Produkte aus Livland und Litthauen, Hanf, Flachs, Leinsaat, Asche, Talg, Wachs, Theer, Roggen u. s. w. steuern; es sei denn, dass auch die Schonen- und Stockholmfahrer, die Preussen- und Kurlandfahrer die Zulage für ihre gesammte Einfuhr entrichteten [Nr. 16]. Ob die anderen Compagnieen diesem Verlangen entsprochen und die Rigafahrer mit allen ihren Waaren oder nur mit den zunächst bewilligten zu dem Zoll für Nowgorod beigetragen haben [Nr. 15], wissen wir nicht.

Dieser zu Beginn der Reiserschen Unruhen zuerst im Jahre 1599 von dem Fünfziger Ausschuss wieder verlangte und erneuerte „Naugard-Zoll" gab den Nowgorodfahrern und den ihnen in den Fragen des russischen Geschäftes am nächsten stehenden Rigafahrern in der Folge zu öfteren Verhandlungen mit dem Rathe Veranlassung. Die Nowgorodfahrer empfanden die Abgabe mit der Zeit als eine drückende und suchten deshalb die Auffassung geltend zu machen, dass sich mit den Contoren am Wolchow und in Pleskow unverändert ein so starkes Allgemeininteresse verbinde, dass sich hieraus die fernere Deckung der noch nicht aufgebrachten Kosten für die nach Moskau abgefertigte Legation [1603] und für die Unterhaltung der Contore aus dem gemeinen Gute rechtfertige.

Indessen der Rath war, vielleicht unter dem Eindrucke der geringen Aussichten, welche die neubesetzten Höfe in Nowgorod und Pleskow für den Handel mit den Russen bei der bestehenden Kriegslage und der Unsicherheit der moskowitischen Regierung boten, anderer Meinung. Wenngleich die Compagnie im Jahre 1609 nachdrücklich darauf hinwies, dass der Hof zu Nowgorod und Pleskow aus dem Travenzoll angekauft und aufgebaut und nebst seinen beiden Aelterleuten bisher mit grossen Kosten unterhalten worden sei, wohingegen sich der Rath des Contors „weniger denn nichts" annehme, während doch Hamburg[1]) und Bremen den dortigen Handel mehr und mehr für sich zu gewinnen trachteten, so verhielt sich der Rath dem Wunsche der Nowgorodfahrer gegenüber dennoch sehr bestimmt ablehnend. Als die Compagnie die Zurückgabe des von ihr ausgestellten Reverses verlangte, mit welchem sie sich zur Betheiligung an den Kosten der hansischen Gesandtschaft an den Hof

1) Hamburg nutzte als eine der ersten Städte die durch die Gesandtschaft 1603 erlangten Vergünstigungen aus, indem bereits 1604 Hamburger Schiffe in den Hafen von Archangel einliefen. Winckler, Die deutsche Hanse in Russland, S. 126. Ernst Baasch, Hamburgs Seeschiffahrt und Waarenhandel vom Ende des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts, S. 14 Anm. 3.

des Zaren Boris Godunow verpflichtet hatte, wurde ihren Wortführern[1]) vom Bürgermeister Cordt Harmes ernstlich bedeutet, dass sie wegen dieser Legation seiner Zeit „hart in den Rath gedrungen hätten", bisher aber „weder ihren Revers erfüllt", noch zur Abtragung der aufgenommenen Kapitalien und zur Bezahlung der Renten etwas beigetragen hätten. Es wurde ihnen erklärt, dass der Rath aus den Allgemeinmitteln für die Unterhaltung der Faktoreien nichts zu thun beabsichtige [Nr. 21].

So verständlich diese Zurückhaltung des Rathes schon in Hinsicht auf die geschwächte Finanzlage der Stadt erscheinen mag, so bleibt es doch andererseits bezeichnend für die Stellung der Nowgorodfahrer-Compagnie und zugleich für die Bedeutung, welche man in Lübeck unverändert dem direkten Handel mit den Russen auf Grundlage der alten Contor-Organisation beimass, dass an den auf seine Wiederherstellung gerichteten Bestrebungen auch zu dieser Zeit noch beharrlich festgehalten und diese Bestrebungen ihren Mittelpunkt in der Gesellschaft der Nowgorodfahrer behielten. Noch im Jahre 1636, als man nach langen Jahren des Krieges und innerer Wirren in Russland abermals zur Besiedelung der Höfe schreiten wollte[2]), bezeichnete eine gemeinsame Eingabe sämmtlicher Aelterleute und Frachtherren der Schonen-, Nowgorod-, Bergen-, Riga-, Holm- und Spanienfahrer, in welcher der Rath um eine Geldhilfe gebeten wurde, die *„Reussische oder Nowgartere Handlung"* als *„ein hochausnemblich Ding", „darauf fast diesse ganze Stadt in dero Fundation ihr Absehen gehabt, unsere Vorfahren sehr wol dabey gefahren und mechtig diese Republica dadurch prosperiret"*. Die Höfe waren, wie die Eingabe berichtet, nach den langen Kriegen zerstört vorgefunden worden; die Häuser waren theils mit Einquartirung belegt, theils so vollständig verwüstet worden, dass der Boden hatte gepflügt oder mit anderen Gebäuden besetzt werden können, sodass auch, wenn die Factoreien jetzt von Neuem dem Handel nutzbar gemacht werden sollten, dazu vor Allem umfangreiche Neueinrichtungen erforderlich sein würden. Die Nowgorodfahrer und Rigafahrer hatten, um dem Contorhandel neue Grundlagen und neues Leben zu geben, im vergangenen Jahre Anton von Eppen nach Rufsland gesandt, der mit einem Verwendungsschreiben des Rathes an den Zaren versehen wurde und beauftragt war, an Ort und Stelle einen Plan zu entwerfen, nach welchem die Niederlassungen neu aufgebaut und eingerichtet werden sollten. Freilich sahen sich die Nowgorod- und Rigafahrer in ihrer Hoffnung, dass ihnen der Rath zur Bestreitung der Kosten hilfreiche Hand

1) Es waren dies die Aeltesten der Compagnie: Peter Lemke, Hans Mewert, Claus Vasseel und Adrian Müller.

2) Unter Michael Fedorowitsch, der den Lübeckern einen Schutzbrief für ihren Handel nach den bestehenden Gesetzen gewährte. Winckler, die deutsche Hanse in Russland, S. 124.

bieten würde, getäuscht. Vergeblich war ihre Vorstellung, dass der russische Handel seinen früheren blühenden Stand wiedererlangen könnte, wenn jetzt etwas durchgreifendes für die Contore gethan würde, woraus die ganze Stadt reichen Gewinn und Nutzen ziehen und wodurch einige hundert Einwohner neu „sustentiret“ würden. Auch ihr Hinweis, dass von den Aelterleuten des Nowgoroder Contors die vorräthigen Gelder, welche der auf Riga, Reval und Narwa handelnde Kaufmann zur Unterhaltung der Nowgoroder Handlung gezahlt habe, im Jahre 1627 willig hergegeben worden und es deshalb ein billiges Begehren sei, dass ihnen dasjenige, was sie früher zu Vertheidigungszwecken vorgeschossen hätten, jetzt, da es die Noth erfordere, zurückgegeben werde [Nr. 54], änderte nichts an dem ablehnenden Standpunkte des Rathes. Erst eine unterm 30. November 1637 erneuerte Supplication der beiden Compagnieen, in welcher sie dem Rathe noch einmal eindringlich vorstellten, dass man „jetzt das Werk nicht zum Despect der Stadt liegen lassen könne“, hatte schliesslich einen Erfolg. Anton von Erppen, der im Spätherbste von Russland zurückgekehrt war, hatte für die Lübecker Kaufleute im Hofe von Nowgorod ein Gasthaus eingerichtet und in Pleskow hatte er „Haus, Hof und Platz“ neu hergestellt und mit einem Zaun von Busch und Strauch umgeben lassen. Er brachte dafür 1500 Thaler an Baukosten, Zehrungskosten und Gehalt für sich selbst in Rechnung, während er 1500 Thaler zur Wiedererlangung der erloschenen Freiheiten von dem Grossfürsten verauslagt hatte. Das erbetene Geld wurde jetzt den Nowgorod- und Rigafahrern vom Rathe vorgeschossen; doch mussten sich beide Compagnieen verpflichten, aus einem neuen Zoll auf alle aus Russland seewärts eintreffenden Waaren die Summe nebst „5% Interesse“ zu erstatten. Der Zoll sollte an der gewöhnlichen Zulage an der Trave erlegt und in einem Kasten angesammelt werden, zu welchem die Naugardfahrer-Aeltesten die Schlüssel erhielten [No. 61].

Das geringe Entgegenkommen des Rathes hatte in den betheiligten Kreisen, wie aus den Akten sichtlich hervorgeht, um so grösseren Missmuth erregt, je weniger man in der Lage war, sich aus eigner Kraft zu helfen. Indessen im Eifer für ihre Sache hatten es die Compagnieen nicht genügend bedacht, dass die Unterhaltung der Höfe und ihrer Privilegien, sofern der erwartete Nutzen von der Neubesiedelung der Faktoreien eine richtige Rechnung war, in ihrem eigenen Interesse lag und dass die ohnehin fast erschöpfte Stadtkasse nicht gut mit Ausgaben belastet werden konnte, die doch zunächst nur Leistungen an Einzelne darstellten.

Im Uebrigen aber liefern diese Verhandlungen einen bemerkenswerthen Beweis dafür, wie der Hof von St. Peter, einst ein „Brunnenquell daraus aller Wohlstand hervorgeflossen“, den Zauber seines Namens bis in diese Zeit hinein zu erhalten vermochte. Der Rath hatte augenschein-

lich gegenüber der Schärfe, welche die Supplicationen der Nowgorodfahrer- und Rigafahrer-Compagnie enthielten, mit seinem Tadel nicht zurückgehalten; er hatte ihnen vorgeworfen, dass sie in ihren Bemühungen viel zu weit gegangen seien und sich in sein Regiment eingemischt hätten. Doch die Riga- und Nowgorodfahrer — und diese Auffassung ist für die Streitfrage bezeichnend — hielten demgegenüber daran fest, dass sie für das „negotium" in Nowgorod und Pleskow nicht um ihres eigenen Nutzens willen eingetreten wären, sondern nur „populi et procuratorio nomine" gehandelt und gerathen hätten.

Von späteren Versuchen, die Mitwirkung des Rathes für die Erhaltung der Contore zu gewinnen, berichten die Rigafahrer-Acten nichts mehr. Wahrscheinlich erlosch allmälig der Eifer, von dem diese im Vorstehenden geschilderten Bemühungen vielleicht ein letztes Zeugniss ablegen.

Später treten die Nowgorodfahrer nach Narwa, Reval und St. Petersburg handelnd auf, welches letzteres, die Gründung eines einsichtigen Herrschers, dank seiner günstigen Stapellage das alte Binnenhandelscentrum Moskau überflügelnd[1]), sehr bald das neue Emporium des baltisch-russischen Handels wurde. Ein Wettebescheid aus dem Jahre 1715, welcher rügte, dass die für die Nowgorodfahrer bestimmten Schiffe nicht auf ihrem Wasser und an ihrem Prahme, sondern anderswo an der Trave anlegten, nennt hierbei Petersburg an erster Stelle und dann erst Narwa und Reval als zu ihrem Fahrwasser gehörig.

So wenig diese Nachrichten geeignet sind, uns von dem Leben und der Thätigkeit der Nowgorodfahrer des 16. und 17. Jahrhunderts ein Bild zu geben, so wird doch namentlich durch die letzte Mittheilung die Frage nahe gelegt, wohin sich der Handel der Nowgorodfahrer gerichtet habe, seitdem der Hof zu St. Peter durch die Russen zerstört und Narwa im Jahre 1558 ein russischer Seestapelplatz geworden war, bis zur Eroberung dieser Stadt durch die Schweden (1581), und wohin ferner in der Zeit von diesem Ereignisse ab bis zur Vereinigung Estlands und Livlands mit Russland im Frieden zu Nyestadt [1721]. Freilich haben wir gesehen, dass die alten Märkte am Wolchow und in Pleskow auch noch zu Ende des 16. und fast bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts besucht und beschickt wurden, wie ja auch andere Nationen in Russland, die Engländer auch in Narwa ihre Höfe unterhielten[2]). Spricht doch noch jener Bericht über die Verhandlungen der Wortführer der Nowgorodfahrer mit dem Bürgermeister Harms vom Jahre 1609 von „Aelterleuten", die in Now-

1) Peter der Grosse machte St. Petersburg zum Stapelplatz für die ganze russische Einfuhr und selbst die Ausfuhr durfte z. B. Archangel nur für die dortige Provinz besorgen. Hermann, Russ. Geschichte. Bd. IV, S. 289. Wilh. Roscher, Nationalökonomik des Handels und Gewerbefleisses. S. 122.

2) Winckler, Die deutsche Hanse in Russland, S. 118 und 99.

gorod und Pleskow unterhalten wurden, und lässt doch auch der Erfolg des Anton von Erppen auf eine thatsächlich neue Besiedelung und Benutzung der alten Höfe durch Lübecker Kaufleute im Jahre 1637 schliessen. Immerhin wird hierbei nur an einen vorübergehenden, von der Gunst der Zeit und von Umständen getragenen Verkehr gedacht werden können, da sich die Handelspolitik des moskowitischen Reiches einer Privilegirung des hansischen Handels alten Stils abgeneigt zeigte und die deutschen Städte, insbesondere Lübeck, sich in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts und im 17. Jahrhundert sehr viel mehr auf den Verkehr mit Narwa, Reval und Wiborg[1]), als auf die innerrussischen Waarenvertheilungsplätze hingewiesen sahen. Der Handel mit Narwa während der Zeit der Zuhörigkeit desselben zu Russland 1558—1581 scheint die letzte Periode eines unbehinderten und privilegirten direkten Kaufschlages der Lübeckischen Factore mit dem russischen Kaufmann gewesen zu sein. Mit der Eroberung des jungen vielbesuchten Marktes an der Narowa durch die Schweden war es mit dieser letzten Blüthe des freien hansischen Verkehrs in Russland schnell vorbei und es scheint, dass dann der neuerstandene übermächtige Einfluss Revals sich den deutschen Handel erfolgreich unterzuordnen verstanden hat. Wenn auch die Akten der Rigafahrer keinen tieferen Einblick in Art und Umfang des Lübeckischen Handels mit Narwa und Reval im 16. und 17. Jahrhundert gewähren, so scheint doch immerhin der eine Umstand, dass die in den Akten der Rigafahrer hin und wieder auftauchenden Narwafahrer und Revalfahrer allem Anscheine nach keine andere Compagnie als unsere Nowgorodfahrer selbst gewesen sind, bezeichnend für die specifische Bedeutung, welche der Handel mit jenen beiden Städten erlangte, indem angenommen werden muss, dass zunächst der Handel nach Narwa, wie später der nach Reval eine so besondere Stellung im Gesammtverkehr Lübecks mit dem baltischen Osten erlangte, dass er der hieran betheiligten Compagnie der Nowgorodfahrer einen zweiten Namen gab.

Die Narwa- und Revalfahrer.

Narwa war mit dem ganzen Herzogthume Estland 1347 von König Waldemar III. gegen 19000 Mark Silber käuflich an den Hochmeister des deutschen Ordens abgetreten und von diesem sehr bald darauf dem Meister des deutschen Ordens in Livland überlassen worden. Während der Ordensherrschaft nahm Narwa unter den ausländischen Städten trotz der günstigen Bedingungen seiner Lage nie eine bevorzugte Stellung ein. Binnenwärts

1) H. R. III, Bd. 4, Nr. 423—424. S. 566 Anm. 1.

zweigten sich schiffbare Wasserwege ab in's Peipusgebiet hinein; auf der anderen Seite hatte es eine freie Küstenlage, dabei die nächste Nähe der finnländischen Handelsplätze Äbo und Wiborg, mit denen Livland einen belangreichen Verkehr unterhielt. Aber eine consequent unfreundliche Politik der livländischen Städte und die Vernachlässigung seiner Interessen durch die Regierung der livländischen Landmeister[1]) hielt Narwa von einem grösseren selbständigen Handel zurück. Als die Hansestädte im Jahre 1417 den Handelsverkehr mit den Russen untersagten und Narwa sich gegen den Vorwurf zu vertheidigen hatte, dass es trotzdem den Russen Salz zugeführt hätte, begründete Narwa als livländische deutsche Stadt ohne Erfolg seinen Anspruch, dass, wenn es sich den Beschlüssen der Hansestädte fügen solle, dann auch zu den Rechten in Nowgorod zugelassen werden müsse[2]). Die livländischen Städte verboten sogar den Bürgern Narwas allen Handelsverkehr mit ihren eignen Kaufleuten[3]), so dass Narwa die Verwendung des Landmeisters anrief, welcher verlangte, dass der Rath von Reval bis zum 24. Juni desselben Jahres die Erklärung abgeben sollte, dass die Bürger von Narwa wieder in Reval Handel treiben und insbesondere Salz einkaufen und es in ihre Stadt führen dürften[4]). Franz Nyenstädt, Bürgermeister von Riga, berichtet uns in seiner Chronik, dass Narwa nur die Ausfuhr kleiner Schiffe gestattet war und dass auch diese nur bestimmte Waaren nach Reval bringen durften, *„uff dass die grosse stede als Riga, Revall und Dorpat dadurch nicht an ihrem Waxedom und Nahrunge abnehmen und gesmelert werden möchten“*[5]).

Lübeck seinerseits war früh bemüht, mit Narwa in directen Verkehr zu treten. Auf sein Ansuchen gestattete schon König Erich von Dänemark als Herzog von Estland dem Lübecker Rathe im Jahre 1294 den Kaufleuten der Seestädte freie Fahrt durch sein Reich zu Wasser und zu Lande, besonders aber durch Estland und Wirland bis zur Narowa und von da nach Nowgorod[6]). Die in den Jahren 1367—69 mit dem Landmeister von Livland, Wilhelm von Vriemersheim, geführten Verhandlungen des Lübecker Rathes lassen erkennen, dass die Lübischen

1) H. J. Hansen, Geschichte der Stadt Narwa, Dorpat 1858, S. 14—34.

2) Liv-, Esth- und Curl. Urkundenbuch, Bd. V, Nr. 2040; H. R. I, Bd. 6, Nr. 459.

3) Liv-, Esth- u. Curl. U.-B. Bd. V, Nr. 2039; H. R. I, Bd. 6, Nr. 511, 513, 514, 527.

4) Liv-, Esth- u. Curl. U.-B. Bd. V, Nr. 2039; H. R. I, Bd. 6, Nr. 511, 513, 514, 527.

5) Chronik Nyenstädt's in den Beiträgen zur Kunde Esth-, Liv- und Curlands, Bd. I, S. 251.

6) Lüb. Urkundenbuch, Bd. I, Nr. 625.

Kaufleute Handelsverbindungen mit Narwa und Wiborg unterhielten[1]). Aus dem Jahre 1427 erfahren wir ferner von Verhandlungen Lübecks mit Reval, denen zufolge dem Lübecker Rathsherrn Tidemann Tzerntin in Narwa ungerechtfertigter Weise durch den Revalschen Bürger Bernd von Haltern Waaren im Werth von 2000 Mark Rigisch arrestirt worden waren[2]). In den folgenden Jahren treten die directen Beziehungen der beiden Städte häufiger hervor.

Im Jahre 1426 verlieh der Ordensmeister Cisse von Rutenberg der Stadt Narwa ein Wachssiegel, gleich wie es Reval besass, damit es sein Wachs und seine anderen Kaufmannswaaren siegeln könnte. Es war ein Ordenskreuz im weissen Felde und zeigte in den beiden oberen Winkeln je eine Rosenblüthe[3]). Die Auszeichnung der Stadt wurde auf dem Hansetage in Lübeck im Juni desselben Jahres bekannt gegeben. Die Hansestädte beschlossen aber, dieses Siegel vorläufig nicht gelten zu lassen, sondern die Anerkennung desselben, sowie die Entscheidung über Narwas Antrag auf Aufnahme in die Hansa von dem Ausgange der Verhandlungen einer nach Livland zu schickenden Gesandtschaft abhängig zu machen[4]). Auf die Wünsche, die Narwa für den Fall, dass es nicht zum Kaufmannsrecht zugelassen würde[5]), Lübeck gegenüber ausgesprochen hatte, dass nämlich seinen Kaufleuten erlaubt werden möge, das Salz unverpackt aus Reval nach Narwa zu bringen, Narwa'sche Güter durch Geschäftsfreunde im Naugardener Contor veräussern und in den Zeiten der Handelssperre gegen Russland den Kleinhandel an der Grenze namentlich gegen Lebensmittel betreiben zu dürfen, scheinen die Hansestädte nicht näher eingegangen zu sein.

Nichtsdestoweniger verlegte der hansische Kaufmann vorübergehend nach Narwa seine Residenz, als mit Nowgorod eine Einigung nicht zu erzielen war. Nach der Zerstörung des Hofes St. Peter 1494 wuchs das Interesse der hansischen Städte an den Beziehungen zu Narwa, indem dieses gleich Wiborg eine jener Etappen wurde, über welche der hansische Handel zum grössten Verdrusse von Reval seine neuen Wege nach Russ-

---

1) Lüb. U.-B. Bd. III, Nr. 701

2) Liv-, Esth- und Curl. Urkundenbuch Bd. VII, Nr. 592.

3) Daselbst Bd. VII, Nr. 406.

4) Das. Bd. VII, Nr. 489.

5) Liv-, Esth- und Curl. Urkundenbuch Bd. VII, Nr. 489. Im Jahre 1427 richtete Narwa an den Hochmeister das Gesuch, den Bürger und Vorzeiger Claus von Uelsen mit Empfehlungsbriefen an den deutschen Kaufmann in Brügge zu versehen, damit ihm sein widerrechtlich beschlagnahmtes Gut zurückgegeben werde. Zugleich beklagte es sich über die livländischen Städte, welche Narwa den Genuss hansischer Privilegien verweigerten, gleichwohl aber von ihm die Beobachtung der Handelsverordnungen der Hansa ebenso wie früher verlangten. Liv-, Esth- und Curl. Urkundenbuch Bd. VII, Nr. 609.

land suchte[1]). Der Vorschlag des Ordensmeisters (1521), dass die Hansa Nowgorod aufgeben und dafür Narwa zum Stapelplatz wählen möchte, stiess aber auf den entschiedenen Widerspruch der livländischen Gemeinwesen[2]).

Zwischen den livländischen und hansischen Städten vollzog sich in dieser Zeit eine Scheidung der Interessen. Reval, Dorpat und Riga bekämpften den directen überseeischen Handel, weil sie die alleinigen Nutzniesser des Handels mit Russland sein wollten, und dieser selbstsüchtigen Politik entsprang auch das im Jahre 1539 erlassene Verbot des Handels von Gast mit Gast, mit welchem dem überlieferten directen Verkehr des deutschen Kaufmannes mit den Russen auf ihrem Markte ein Ende gemacht werden sollte[3]).

Im Jahre 1542 erneuerte Narwa noch einmal seine Bemühungen um Aufnahme in den Hansabund, ohne dass freilich auch dieses Mal dem Antrage, vermuthlich in Folge seiner Hintertreibung durch Reval, Folge gegeben werden konnte[4]). Nach seiner Eroberung durch die Russen (1558) jedoch, als Narwa durch Iwan IV. zu einem russischen Seehafen gemacht wurde und die russische Krone hierdurch das Ziel ihrer Wünsche, die Verbindung des Reiches mit den Mündungen seiner Ströme, erreicht sah, ergaben sich aus dieser veränderten Sachlage engere und wichtigere Beziehungen seitens der überseeischen Städte, indem nunmehr Narwa in den unbeschränkten Genuss seiner günstigen geographischen Lage trat und, mit Sicherheit und Zollfreiheit für die fremden Kaufleute ausgestattet[5]), ein anziehungskräftiger Zielpunkt des westlichen Handels und ein neuer wichtiger Stützpunkt des russischen Auslandverkehrs wurde. Als wie unentbehrlich Lübeck in dieser Zeit, da Holländer, Engländer, Schotten und Schweden auf dem russischen Markte vordrangen, einen directen Verkehr mit dem russischen Kaufmann ansah, spricht aus der festen Haltung, mit welcher die hansische Vormacht im Jahre 1557 und in den Folgejahren sowohl die Gesuche des Ordensmeisters und der livländischen Städte, sich der Segelation auf Wiborg und andere Oerter zu enthalten[6]), als auch die noch dringlicheren Vorstellungen Revals und Königs Erich XIV., des neuen Schutzherrn Revals, zurückwies, gleich Stralsund und Stettin, Greifswald,

1) H. R. III, Bd. 4, Nr. 423 und 424, S. 566 Anm. 1. Diese Beschwerden Revals über die Ranefahrer von Wiborg im Jahre 1503 fanden ihren Austrag auf dem Hansetage zu Lübeck 1506, Mai 21. H. R. III, Bd. 4, Nr. 105, §§ 117 bis 133, 326, 327.

2) Sartorius, Geschichte des Hansabundes, Bd. III, S 195.

3) Winckler a. a. O. S. 81.

4) Daselbst S. 79.

5) Das. S. 96.

6) Blümcke, Berichte und Akten der Hans. Gesandtschaft nach Moskau im Jahre 1603, S. 7.

Rostock u. a.[1]), ihre Fahrten auf Narwa einzustellen. Man habe in Reval den Handel mit Russland verboten, daher sei die Fahrt nach Narwa nothwendig geworden, Verpflichtungen habe man nicht gegen Reval[2]), liess Lübeck Reval melden und an diesem Standpunkte hat es so lange unbeirrt festgehalten, wie Narwa im Besitze der russischen Krone blieb[3]). Ob die Verbindungen mit dem Narwa'schen Handelsmarkte allerdings solche Bedeutung für Lübeck gewannen, dass sie gleichbedeutend mit seinem russischen Handel überhaupt waren[4]), mag dahin gestellt bleiben. Vermuthlich erhielt sich Reval, gestützt auf seine Lage und seinen umfangreichen russischen Handel, auch in dieser Zeit seine alte Anziehungskraft für den Lübecker Kaufmann. Immerhin wurde der freie unbehinderte Kaufschlag mit den Russen an der Narowa der Preis, den Lübeck in seinem siebenjährigen opferreichen Kampfe gegen Schweden einsetzte, und jedenfalls wird die Vorstellung zutreffend sein, dass wenn Handelsbeziehungen der Lübecker zu der lange nieder gehaltenen Stadt schon zu allen Zeiten vorher bestanden hatten, doch erst die Neueinrichtung des Narwaer Handelsmarktes auf Grund der Sicherheit und der Zollprivilegien, die ihm Iwan freigebig gewährte[5]), Anlass dazu gab, dass sich diese Beziehungen zu einem ständigen und grösseren Verkehrszuge in den Händen des nach Russland handelnden Kaufmanns ausgestalteten. Als im Zusammenhange hiermit stehend mag dabei erwogen werden, dass zur Zeit der Blüthe Narwas auch die Handelsbeziehungen Lübecks mit Spanien einen grösseren Aufschwung nahmen, so dass dem durch Narwa angeregten Lübeckisch-russischen Handel im Westen die Bereitschaft eines grossen aufnahmefähigen Marktes antwortete, auf dem die schweren östlichen Zufuhren eine günstige Verwerthung gefunden haben dürften.

Dass die Nowgorodfahrer diejenigen Lübecker Kaufleute gewesen sind, welche schon die älteren Handelsverbindungen mit Narwa pflegten, dafür haben sich allerdings in den Akten der Rigafahrer keine Zeugnisse finden lassen, wie auch das Lübecker Urkundenbuch, die Hanserecesse und das livländische Urkundenbuch hierfür einen Anhalt nicht gewähren. Indessen begründen namentlich zwei Akten des Rigafahrer-Archivs die oben geäusserte Vermuthung, dass jedenfalls im 16. und 17. Jahrhundert der nach der Narwa handelnde Kaufmann identisch mit den Nowgorodfahrern war.

Eine im Jahre 1580 von *„den veer Rygschen frachthern mitsamt de veer Nouwgarsche, Revelsche und Narvesche frachthern“*

1) Blümcke a. a. O. S. 8.
2) Winckler a. a. O. S. 97.
3) Daselbst S. 97.
4) Blümcke a. a. O. S. 8.
5) J. Hansen, Geschichte der Stadt Narwa, S. 40—43.

getroffene Vereinbarung über ihr Verhältniss zu den „*rullwagen- oder klosterluden, Mengestraters genomet*“, und über die Einsetzung eines Aeltermann-Vorstandes und eines Schreibers führt zwar die betheiligten Frachtherren nicht namentlich auf, so dass es zweifelhaft sein könnte, ob die hier neben den Rigafahrern genannten vier Frachtherren der Nowgorod-, Narwa- und Revalfahrer solche von drei Compagnieen oder einer einzigen Compagnie waren, die nach dem älteren Hauptziel ihrer Handelsthätigkeit gemeinhin Nowgorodfahrer-Compagnie genannt wurde. Dass indessen wohl nur das letztere richtig sein wird, darf mit Recht aus den folgenden Stellen der Akte geschlossen werden. Es heisst nämlich im ersten Abschnitte: „ingleichen haben die Rigischen Frachtherren neben den andern Naugardschen Frachtherren zu gebieten u. s. w.“, dann im zweiten Abschnitt: „es sei von den Frachtherren beider Theile von alters her beliebt“, zwei Aelterleute und einen Schreiber einzusetzen, damit gute Ordnung unter den Mengstrassern gehalten werden möge, und endlich wird im vierten Absatze gesagt: „Item haben die Rigischen und Naugardschen Frachtherren beider Theile gleiche Macht den Mengstrassern und anderen Trägern, die auf dem Rigischen, Revelschen und Narwischen Lehne arbeiten oder mit deren Gütern umgehen, Ordnung vorzuschreiben“ [Nr. 8]. Eine Frage für sich könnte hierbei die sein, ob die nach Reval und Narwa ladenden Schiffe vielleicht gesonderte Lehne (Prähme) hatten. Vielleicht hatten die Nowgorodfahrer zwei Lehne, das Revalsche und das Narwasche Lehn genannt, vielleicht wurde aber auch nur ein Lehn wechselnd so bezeichnet. Auch eine Trägerordnung vom Jahre 1582 wird von „Narwischen und Rigischen Frachtherren“ vereinbart [Nr. 9], und zwar werden von den sieben Namen in der Reihe vier, nämlich Hans Sesemann, Christoffer Kordes, Hans Hackhusen und Gabriel Lütkens, in einem Votum der Rigafahrer-Compagnie vom Jahre 1599 als Rigafahrer bezeichnet [Nr. 10]. Auch diese Ordnung berichtet wieder von dem Narwischen und Rigischen Lehne. Ein Zusatz vom 25. September 1600 zu der Akte von 1582 besagt, „dass diese Ordnung erneuert sei von den Revelschen und Rigischen Frachtherren“ und wiederholt damit die in jenem Vertrage vom Jahre 1580 liegende Bestätigung einer dreifachen Bezeichnung einer und derselben Compagnie. Es kann somit wohl in der That nach alledem angenommen werden, dass die Narwa- und Revalfahrer ein und dasselbe Collegium waren, das, nachdem der Handel nach Nowgorod aufgehört hatte, zeitweise von den späteren Hauptrichtungen seiner Handelsthätigkeit die Bezeichnung der Narwa- und Revalfahrer erhielt.

Die handelspolitischen Consequenzen, welche sich aus der Eroberung Narwas und Estlands durch die Schweden und den hierdurch hervorgerufenen Veränderungen der handelspolitischen Gesammtlage im Osten, die durch Blümcke zum ersten Male eine Darstellung erfahren

haben[1]), für die Hansa ergaben, waren hauptsächlich zweierlei Art. Sie bestanden einerseits in dem erneuten Hervortreten Revals, das, gestützt auf die Gunst der schwedischen Krone, bemüht war, den Strom des baltisch-russischen Waarenverkehrs bei sich aufzustauen und sich zu einem Verkehrshauptplatze des russisch-baltischen Waarenhandels zu machen, andererseits in dem dadurch um so lebhafter genährten Bedürfnisse der Hansa, einen Ersatz für Narwa in der Neueinrichtung der Höfe in Nowgorod und Pleskow und der Wiederanbahnung des alten Faktoreihandels zu suchen. Der Verkehr in das russische Reich hinein wurde durch die Zölle und Imposten in Riga, Reval, Narwa und Wiborg erschwert. Es kam hinzu, dass die Concurrenz der Holländer und namentlich der Engländer auf dem russischen Markte im beständigen Wachsen war, gegen deren Fahrten um Norwegen durch das Eismeer auf Archangelsk Lübeck durch seinen Gesandten Daniel Keller vergebens den Einspruch des Grossfürsten anrief [1584][2]). Der Hansatag von Dionysii 1582 trug diesem Bedürfnisse einer Wiederaufrichtung des directen Handels mit den Russen auf den alten Verkehrs-Grundlagen Rechnung, und mit der Ausführung seiner Beschlüsse begann jene diplomatische Action der Hansa, die unter Lübecks Führung 20 Jahre hindurch die norddeutschen Städte beschäftigte, die mit der Legation des Jahres 1603 zwar einen äusserlichen Abschluss fand, deren unerreichte Ziele aber nichtsdestoweniger, wie wir sahen, im Kreise der Nowgorodfahrer fortlebten und noch in den 30er Jahren des 17. Jahrhunderts nach einer praktischen Gestaltung rangen. Es gelang zwar der Hansa die Aufrichtung der Contore, indem ihr der Grossfürst in Pleskow, Nowgorod, Moskau und in Cholmogery unbehinderten Kaufschlag mit allen Waaren gegen den halben Zoll gewährte [1588][3]), so dass sich die Städte auf Grund dieser grossfürstlichen Gnadenbriefe zunächst in Pleskow neu einrichteten und 1589 dem dort noch ohne Aelterleute residirenden Kaufmanne die neubeschlossene Contorordnung zustellen konnten[4]). Indessen die erhofften Vortheile beschränkten sich sehr bald, theils dadurch, dass die russischen Zollzusagen nicht gehalten wurden, mehr aber noch, weil die Zuwege nach Russland durch das polnische Livland und über die schwedisch-estländischen Häfen führten, Reval also neben Narwa[5]) im baltisch-russischen Handel seinen Einfluss nach wie vor behauptete[6]). Es wurde allerdings ein politisches Calcül des Lübecker Rathes, dass, wenn die Hansa die Sache des Königs Sigismund von Polen gegen Schweden

1) Blümcke a. a. O. S. IX ff.
2) Daselbst S. XIII.
3) Das. S. XIV.
4) Das. S. XV und XVII.
5) Das. S. XVI.
6) Das. S. XV.

unterstützen und die polnischen Waffen Estland dem polnischen Livland einverleiben würden, dass dann die Hansa zum Lohne hierfür die Aufhebung der Durchgangszölle für den Verkehr mit Nowgorod und Pleskow würde erwarten dürfen. Indessen die Entscheidung über die schwedisch-polnische Machtfrage fiel erst später und nicht zu Gunsten dieser Politik des Lübecker Rathes, was sowohl die Lübecker Rigafahrer, als auch die Stockholmfahrer an ihrem Handel hart erfahren mussten. Zunächst hatte Sigismund III. in dem 1590 von Russland begonnenen Kriege Frieden mit dem Grossfürsten Feodor zu machen, und diese Friedensverhandlungen zu Tewsin bei Narwa 1594[1]) gaben allerdings aufs Deutlichste zu erkennen, dass es die schwedische Staatskunst vortrefflich verstanden hatte, den russischen Auslandhandel in ihren Machtbereich zu ziehen und Reval die Hauptfülle des Nutzens hiervon zuzuwenden.

Wenn uns auch die Akten der Rigafahrer-Compagnie kein directes Zeugniss dafür überliefern, dass die Nowgorodfahrer, seitdem Narwa wieder in den Kreis der kleineren Küstenhäfen zurück getreten war, den Handel auf Reval regelmässig betrieben, so spricht doch die besondere wirthschaftliche Stellung und Geltung, welche sich Reval nach dem Niedergange von Narwa erwarb und durch den Frieden von Tewsin noch fester begründete, für die Wahrscheinlichkeit, dass der nach Russland hantirende Kaufmann in dieser Zeit allerdings zu Reval hauptsächlich seine Handelsgeschäfte besorgte.

Aus der schwierigen Lage, in welche die Tewsiner Festsetzungen Lübeck brachten, das von der Fahrt auf Narwa ausgeschlossen und für den Verkehr mit Russland lediglich auf den russischen Stapel in Reval angewiesen sein sollte, und die sich dadurch noch verschärfte, dass den Holländern in Reval gleich wie in Riga der directe Handel gestattet wurde[2]), sowie dass die Engländer seit 1587 alle ihre Manufacturen in Russland zollfrei einführen durften[3]), gab es für die Hansa nur den einen Ausweg, dass sie versuchte, sich durch eine neue und erweiterte Privilegirung ihres Factoreihandels einen Antheil an dem directen Kaufschlage mit den Russen sicher zu stellen. Die Ausführung der hierüber auf den Hansetagen 1598—1602 gefassten Beschlüsse übernahm die letzte hansische Gesandtschaft vom Jahre 1603, freilich ohne hierbei mehr als einen nur vorübergehenden Erfolg zu erreichen.

Es mag nicht zufällig sein, dass nach jenem oben erwähnten Zusatze vom 25. Sept. 1600 die Ordnung der Narwa- und Rigafahrer für die Träger von den Revalschen und Rigischen Frachtherren erneuert wurde,

1) Blümcke a. a. O., S. XVIII.
2) Daselbst S. XXV. Siehe Vierter Abschnitt, Kapitel II, § 2.
3) Daselbst S. XXIII.

denn in Folge der Bestimmungen der Tewsiner Abmachungen dürfte damals Revals Handelsmarkt thatsächlich ein von Lübeck viel besuchter Einkaufsmarkt gewesen sein.

Die einzige Akte des Rigafahrer-Archivs, die noch einmal von den Nowgorodfahrern als Revalfahrern Kunde giebt, ist ein Notariatsprotokoll vom Jahre 1700. Dasselbe berichtet, dass 1625 dem Schiffergesellschaftshause mehrere Wandgemälde von den Prahmherren der vier Lehne, nämlich des Holmischen, des Revalschen, des Rigischen und des Bergischen Lehns, gestiftet worden seien. Dass dann später, seitdem Estland und Livland im Friedensvertrage zu Nystadt 1721 russische Provinzen geworden waren, der Handel nach Reval und den übrigen estländischen Küsten dauernd zum Verkehrsbereich der Compagnie der Nowgorodfahrer gehörte, bestätigt der schon erwähnte Wettebescheid „wegen Löschung der Schiffe" aus dem Jahre 1725, der neben St. Petersburg auch Narwa und Reval als das Fahrwasser der Nowgorodfahrer bezeichnet [Nr. 69D].

Von den Beziehungen Lübecks zu Narwa giebt uns im Uebrigen nur noch eine Akte des Rigafahrer-Archives Kenntniss. Es ist ein Schreiben des Rathes von Narwa aus dem Jahre 1669 an den Rath von Lübeck, welches den letzteren benachrichtigt, der Rath von Narwa müsse zwar sich unterthänigst gefallen lassen, dass Se. Majestät der König den Lübecker Kaufmann interimistisch dahin privilegirt habe, dass er Salz und Hering gleich seinen Bürgern in Narwa „aufschütten" und — nach einer Liegezeit von wenigstens 14 Tagen — durchführen dürfe, müsse aber auch verlangen, dass derselbe ebenso wie seine Bürger „vor unserem Handelscollegio" sein Eigenthum an dem betreffenden Gute eidlich certificire.

§ 3. Die Stockholmfahrer.

Zur Geschichte der Stockholmfahrer-Compagnie liefern die Akten der Rigafahrer nur sehr dürftige Beiträge, wie auch der im Besitze der Lübecker Kaufmannschaft befindliche Akten-Nachlass der Compagnie selbst über ihre Entstehung und ihre Thätigkeit in älterer Zeit keinen Aufschluss giebt. Die Leidenszeiten des hansischen Kaufmanns unter der Regierung Gustav Wasas, der allmälige Ruin der deutschen Colonie in Stockholm, die Beschränkungen der Lübecker Handelsfreiheiten, die Vertreibung der hansischen Hausirer aus den privilegirten Städten fanden in der Supplication der Holmfahrer „über die Gebrechen in Schweden" an E. E. Rath vom 24. Febr. 1534 und in einer Schrift betitelt „*Gebreke und besweringe dem Lubsken und gemeinen koepmanne im ryke tho Sweden hanterende tegen privilegia mannigerley wise begegnet und wedderfahren*" eine

beredte Schilderung. Aber noch unter Christian IV., dem Erzfeind der Hansa, muss sich der schwedische Handel trotz aller bisherigen Beschränkungen der alten Privilegien doch viel von seiner Bedeutung erhalten haben. Es beweisen dies die Listen der grossen Schiffs- und Waarenverluste, welche die dänischen Auslieger den Lübecker Stockholmfahrern zufügten. Auch die erhaltenen Mitgliederverzeichnisse aus dieser Zeit lassen auf eine stattliche Gemeinschaft von Kaufleuten schliessen[1]). Henrich Brokes erzählt in seinen Aufzeichnungen, am 3. November 1612 wären 20 Lübische Schiffe, darunter 6 armirte, nach Schweden abgegangen, denen am 26. November neun andere folgten, darunter eins mit einer Ladung von 100000 Mark Lüb. an Werth[2]). Allerdings klagen die Stockholmischen Träger in den späteren Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts, dass für sie die Zeit guten Verdienstes an der Trave vorbei sei, da der Verkehr in Schiffen und Waaren aus den schwedischen Häfen sehr nachgelassen und die alten Güter, die ihnen früher reichlich Arbeit gebracht, wie Kupfer, Theer, Pech, Thran, Butter u. s. w. nur noch spärlich eingingen. Während vordem, so berichten sie im Jahre 1670 an den Rath in einer Beschwerde über die Rigafahrer-Klosterträger, mit denen sie häufig im Streite lagen, während yordem wohl alle Jahre an 1000 Tonnen Butter aus Finnland angekommen seien, gebe es jetzt nicht mehr als 100 Tonnen. Ebenso läge es mit dem aus Åbo kommenden Theer und Pech. Das Kupfer, welches früher in Mengen von 500 und 600 Schiffpfunden[3]) von Stockholm eingeführt worden sei, wäre jetzt fast „ganz von dieser Stadt abgegangen"; nur das Eisen und die in Stockholm aufbereiteten russischen Juchten brächten ihnen noch einige Arbeit.

Die Stockholmfahrer werden jedoch auch wieder bessere Zeiten erlebt haben und wahrscheinlich wird der von allen Compagnien zu

---

1) Ein im Archiv der Stockholmfahrer-Compagnie aufbewahrter *„Uthoeg etliker koplude de op Sveden und Finlandt handeln"* aus dem Jahre 1617 verzeichnet die folgenden 43 Namen: Clawes Smidt, Johan Kemnis, Gerdt Kutere, Hinrick Bremerr, Berent Bolte, Johan Wichman, Pawel Buman, Borchert Lüders, Rotgerdt vam Dike, Cordt vam Dike, Johan vam Dike, Hans Meier der Olde, Hinrick Luders, Cordt Tor Helle, Melcher vam Dike, Hinrick Herweg, Frans Brunsterer, Andreas Karckman, Johan Brun, Steffen Hervorr, Johan Cretherr, Jacop Kriwes, Kasten Beweszen, Lorens Festerr, Hans Schropp, Hans Buck, Cristoffer Ratgens, Hans Warmmelinck, Jost Westinckhusen, Jasper Schaibow, Marcus Wibre, Cristoffer Barch, Friderick Votsack, Harmen Brouerr, Clawes van Horen, Hans Füchting, Hans van Betteren, Peter Uldeg, Clawes Balck, Dirick Bock, Harmen Frese, Heinne Barchstede, Jochim Bargstede.

2) Aus den Aufzeichnungen des Lübeckischen Bürgermeisters Heinr. Brokes in der Zeitschrift des Vereins f. Lüb. Gesch. u. Alterthumskunde, Bd. II, S. 23.

3) 1 Schiffpfund = 20 Liespfund = 320 Marktpfund oder 261 Pfund $14^{6}/_{19}$ Loth früheren deutschen Zollgewichts. Herm. Hildebrand, Das Rigische Schuldbuch, S. LVII. Vgl. jetzt auch Koppmann in Hans. Geschichtsbl. 1893, S. 119—121.

Ende des genannten Jahrhunderts viel umstrittene, von den bisherigen Kaufmannsordnungen noch streng verpönte Durchfuhrhandel auch dem Handel nach Schweden eine neue und kräftige Grundlage gegeben haben[1]). Heute ist dieser Handel zu einem sehr grossen Theile, namentlich in der Ausfuhr überwiegend Umladehandel.

§ 4. Die Islandfahrer.

Im Westen waren Island, Jütland, die Niederlande, England, Spanien-Portugal und Frankreich die Fremdländer, nach denen ein gesellschaftlich organisirter Handelsverkehr unterhalten wurde.

Für die hansische Islandfahrt war Hamburg der eigentliche Vorort. Aber nichts destoweniger sind Islandfahrer auch in Lübeck nicht nur nachweisbar, sondern bemerkenswertherweise haben Lübeck und Danzig die verbotene directe Segelation nach dem Norden zuerst angefangen. Im Danziger Schöppenbuch wird die Fahrt eines Danziger Schiffes, dessen Schiffer Peter Dambeck war, nach Island schon für das Jahr 1435 beglaubigt[2]) und das Lübecker Urkundenbuch lehrt uns Henning Steen als einen Islandfahrer kennen[3]), dem sein Bruder Cord Steen im Jahre 1442 in einem gewissen Remmert Ulenhoet einen Kundschafter nach Island nachschickte, weil er nicht zurückgekehrt war. Henning Steen, der übrigens in Island seine *„vorkering“* d. h. seinen „Verkehr“ hatte, wurde wieder aufgefunden und kehrte auch nach Lübeck zurück. Im Jahre 1494 bekannte auf Vorhaltung seines Gläubigers Albert Mommik *„eyn copgeselle in Ysslande“*, der dort auch seinen Wohnsitz hatte, vor dem Buche, dass er seinen Gläubiger Everd Tymmermann, einen Lübecker Bürger, zu Weihnachten bezahlen wolle. Aus dem Jahre 1493 wird im Niederstadtbuche ferner ein Clawes Swarte erwähnt, der *„up der Ysslandeschen reyse“* ertrunken war. Auch noch einige andere Eintragungen des Buches lassen vermuthen, dass zu dieser Zeit jedenfalls schon seitens Lübeckischer Kaufleute Verbindungen mit Island unterhalten wurden[4]). Für Hamburg sind die Fahrten nach Island erst aus späterer Zeit nachweisbar. Nach Baasch hätten hier die Expeditionen und zwar auf Staatskosten erst im Jahre 1475 ihren Anfang genommen[5]). Indessen weil Hamburgs Verbindungen mit Bergen nie bedeutende waren, eine Hamburgische Bergen-

1) Siehe IV. Abschn. Kap. II § 3.
2) Hirsch, Danzigs Handel und Gewerbegeschichte, S. 154 Anm. 419.
3) Lüb. U. B., Bd. VIII, Nr. 61.
4) Pauli, Lübecker Zustände, Bd. II, S. 61. 69, 70.
5) E. Baasch, Die Islandfahrt der Deutschen, Forschungen zur Hamburgischen Geschichte, S. 8.

fahrergesellschaft auch erst im Jahre 1535 entstand[1]), hatte Hamburg gleich wie Danzig, welches ebenfalls in Bergen kein Feuer und Rauch besass, ein ungleich grösseres Interesse an dem direkten Verkehr mit Island als Lübeck, dessen Bergenhandel hierdurch empfindlich geschädigt wurde. Die isländische Segelation nahm mit Beginn des 16. Jahrhunderts, als sich die Verbote der Hansetage doch nicht als wirksam erwiesen, einen raschen und bedeutenden Aufschwung und Hamburg richtete sich mehr und mehr neben Bremen zum Vorort und Hauptmarkt der isländischen Producte ein.

Aber trotz aller Reclamationen, die namentlich Lübeck als führende Stadt im Bergenhandel und auch das Contor selbst bei dem norwegischen Reichsrathe und am dänischen Hofe erhob, hatte der unerlaubte Verkehr nach „*Isslande, den Veroor unde Heltin*“ [Shetland-Inseln] auch von Lübeck aus wohl nie ganz geruht. Selbst Rostocker, Wismarer, Stralsunder und Lüneburger Islandfahrer traten in den Mitbewerb ein[2]). Wenn auch ein Hamburger Chronist zum Jahre 1538 meint, „*dat vorhen newerle gehort was, dat de Lubeschen in Islant segelden*“[3]), so war doch nach Beendigung der Grafenfehde, als die hansische Islandfahrt um diese Zeit ihren Höhepunkt erreichte, das Interesse in Lübeck an dem Handel mit Island gross genug, um den Lübecker Rath in Hamburg über die Missgunst wiederholt Klage führen zu lassen, mit der die Hamburger „ihren Lübischen Concurrenten“ allerlei Hindernisse in den Weg legten[4]). Leider geben die Mittheilungen des Niederstadtbuches in Lübeck keinen Anhalt zur Beurtheilung der Organisation und Stellung der Islandfahrer, wie auch Baasch's Untersuchungen zur Beantwortung dieser Frage für Hamburg oder Lübeck nichts beigetragen haben. Wäre für Lübeck aus den spärlichen Quellen, die bis jetzt eröffnet worden sind, ein Schluss berechtigt, so wäre es wohl der, dass die Islandfahrten in Lübeck als commercielle Unternehmung im 15. Jahrhundert bei weitem nicht die Bedeutung gewannen, die Baasch für sie in Hamburg nachgewiesen hat, und dass ihre Vertreter in Lübeck auch schwerlich zahlreich genug gewesen sein werden, eine eigene Compagnie mit einem Aeltermann-Vorstande zu bilden. Das Vorhandensein eines solchen ist nicht ohne weiteres mit Pauli aus dem Umstande zu schliessen, dass es mehrere Islandfahrer in Lübeck gegeben hat und dass das Niederstadtbuch von einem Streite der Islandfahrer mit den Böttchern berichtet[5]).

1) Baasch a. a. O., S. 15.
2) Daselbst S. 16.
3) Lappenberg, Hamb. Chroniken in nieders. Sprache, S. 149.
4) Baasch a. a. O., S. 30.
5) Pauli a. a. O., Bd. II, S. 61 u. 69, Anm. 41 u. 42. — Es wäre möglich, dass die Islandfahrer Bergenfahrer waren, die nach ihrer Gewohnheit, ihre Handelsunternehmungen bis nach Island auszudehnen, diesen Namen erhielten.

Die deutschfeindliche Politik der Nachfolger Christians II., der noch auf Verlangen Lübecks den Verkauf der direct eingeführten isländischen Producte nur in England gestatten wollte[1]), machte der Islandfahrt ohnehin sehr bald ein Ende, denn Christian III. verpachtete im Jahre 1547 die Insel auf 10 Jahre an den Rath von Kopenhagen und Christian IV. vernichtete den hansischen Einfluss auf Island vollends, indem er 1602 den ganzen Handel und die Schifffahrt nach Island, nach den Farör- und Shetlandinseln zu einem ausschliesslichen Monopol der drei Städte Kopenhagen, Malmö und Helsingör machte.

§ 5. Die Alborgfahrer.

Den Narwa- und Islandfahrern standen die Alborg- und Spanienfahrer nicht nur zeitlich nahe. Mehr noch hatten sie mit jenen das Ursächliche ihrer Entstehung und das Bedürfniss nach einem Ersatze für verlorene oder geschmälerte ältere Handelsgebiete gemeinsam.

Die Aufgaben des Handels mit Jütland und Alborg verfolgte in älterer Zeit in sehr viel grösseren Verhältnissen der nach Schonen, und man wird kaum fehlgehen in der Annahme, dass, indem die schonensche und seeländische Küste productionell und commerziell mehr und mehr verarmte, indessen sich die Ergiebigkeit der Fischerei im Limfjord erhielt, hauptsächlich auch des Alborger Herings wegen der dänische Handel an diesem neuen Standort seine Ausgestaltung in einer besonderen Bruderschaft fand. Allerdings war der Alborg-Hering auch schon vor der Entstehung der Alborgfahrer-Compagnie ein viel gehandelter Fisch; aber doch lassen die Verhandlungen der Hansatage im 16 Jahrhundert darauf schliessen, dass sich die Nachfrage zu dieser Zeit noch erheblich steigerte. Besonders spielte der Alborg-Hering auf dem russischen und livländischen Markte eine Rolle, wohin er von den Rigafahrern viel verhandelt wurde. Seiner wegen mussten auf dem Hansatage 1498 besondere Satzungen für die Ausfuhr nach Russland erlassen werden[2]).

Die Alborgfahrer waren auch älter als ihre Compagnie selbst, indem sie nach Dittmer[3]) schon vor dem Jahre 1565, in welchem sie ihre Compagnie begründeten, als eine Vereinigung, wenn auch innerhalb der Schonenfahrer mit Aelterleuten der letzteren, bestanden haben[4]). Immerhin wurde erst der

---

1) Baasch a. a. O. S. 17.

2) H. R. III, Bd. 4, Nr. 79 §§ 109, 110.

3) Dittmer, Die Alborgfahrer u. s. w. im 16. Jahrhundert in Neue Lüb. Blätter, Jahrgang 1841, Nr. 19, 20 u. 21. — Andere Quellen als diese Darstellung von Dittmer standen dem Verfasser für diesen Abschnitt nicht zur Verfügung.

4) Dittmer a. a. O. S. 153.

Aufschwung des Verkehrs mit Alborg die Veranlassung, dass sie sich von den Schonenfahrern trennten und zu einem selbständigen Collegium zusammentraten. Die Compagnie wurde zunächst versuchsweise auf sechs Jahre eingerichtet und erst nachdem sie sich bewährt hatte, erhielt sie die Bestätigung ihrer selbständigen Constitution. Den Alborgfahrern standen zwei Frachtherren vor, die für den Kaufmann die Schiffe anzunehmen, die Fracht zu vereinbaren und die Schiffsräume unter alle Brüder, welche Güter verfrachten wollten, gleichmässig zu vertheilen hatten. In Alborg genossen die Lübecker werthvolle Freiheiten. Sie wurden gleich den ansässigen Kaufleuten zu Brüdern des Gildehauses gewählt, ihr Wappen wurde in die Fenster des Hauses aufgenommen und auch auf mannigfach andere Weise drückte sich das gute Verhältniss zwischen den beiden Städten aus[1]). Aber trotz der anscheinend so sehr gefestigten Beziehungen überlebte die Alborgfahrer-Compagnie kaum das Jahrhundert ihrer Gründung. Dieselbe Politik, welche Island dem hansischen Verkehr und Einfluss entzog, machte zur selben Zeit auch dem Handel nach Alborg ein Ende. Im Jahre 1600 wurden die Lübecker Wappen in das neu hergestellte Gildehaus, das den dänischen und deutschen Kaufleuten gemeinsam angehörte, nicht wieder aufgenommen. Die Besuchszeiten der Lübecker Schiffe wurden auf acht Tage beschränkt und schliesslich beschieden im Jahre 1604 Rath und Bürgermeister eines Tages die in der Stadt anwesenden Lübecker nach dem Rathhause, um ihnen hier ein Mandat König Christians IV. mitzutheilen, demzufolge der Stadt Lübeck aller Handel und Verkehr mit Alborg, mit Ausnahme der Zeit während der drei Pfingsttage, für alle Zeit verboten wurde. Im Jahre darauf erfolgte die Kündigung auch der letzten Privilegien. Die Compagnie erhielt sich zwar noch einige Jahre. Doch wurden, wie Dittmer nach einem Beschluss der Compagnie vom Jahre 1633 anführt, „weil die Fahrt ganz aufgehört habe", in diesem Jahre keine Aelterleute mehr bestellt.

§ 6. Die Spanienfahrer. Dröge. Hispanische Collecten. Sclavenkasse.

Zur Entstehung von Spanienfahrer-Compagnieen hatte das ältere Mittelalter keine Veranlassung gegeben, weil sich der Verkehr zwischen Nord- und Südeuropa hauptsächlich durch die Aufstapelung der gegenseitigen Producte auf dem Universalmarkte Brügge, dem Mittelpunkt alles Handels von Gibraltar bis Finnland[2]) vollzog. Wenn nichtsdestoweniger

1) Dittmer a. a. O. S. 147.
2) K. Koppmann, Das Seebuch.

wie von Hamburg, Wismar, Rostock, Stralsund und Danzig, so auch von Lübeck aus Fahrten nach Spanien und Portugal, nach Frankreich und vielleicht auch nach Italien unternommen wurden, so beruhten diese Expeditionen doch nicht auf einem umfassenden Waarenaustausche mit jenen Ferngebieten, weil zu den zahlreichen Nationen, die in Brügge ihre Quartiere hatten, auch die Kaufleute von Genua und Venedig, Florenz und Lucca, von Portugal, Castilien und Biscaya[1]), Aragonien und Navarra[2]), der Gascogne und der Provence gehörten, deren Genossenschaften unter der Leitung periodisch gewählter Vorsteher standen. Erst im 16. Jahrhundert, als nach dem Niedergange des flandrischen Weltmarktes Lissabon als grösster Gewürzmarkt emporkam und Sevilla der Ausgangspunkt des spanischen Colonialhandels wurde, nahmen die directen Fahrten — allerdings mehr und mehr in Concurrenz mit den Holländern, deren Handelscentrum Amsterdam auch Antwerpens Flor zu überflügeln begann — an Bedeutung und Regelmässigkeit zu. Der Verkehr nach Portugal und Spanien erhielt jedoch seine wesentlichste Anregung erst im letzten Drittel des 16. Jahrhunderts, als die nördlichen Niederlande in ihren Unabhängigkeitskampf mit Spanien eintraten, der sofort allen Handel von dort nach den spanischen Reichen sperrte. Ermuntert durch directe Ansuchen der spanischen Krone übernahmen jetzt die Hansestädte an Stelle der Holländer und der mit ihnen verbündeten Engländer die Versorgung der spanischen Länder mit Korn, Bauholz, Hanf, Flachs, Schiffstauwerk und anderen baltischen Producten, deren Bedarf im Süden gross war. Daraus ergaben sich während der 80jährigen Kriegswirren in den westlichen Meeren die umfangreichen, zeitweise wohl opferreichen, aber im ganzen doch sehr gewinnbringenden Handelsunternehmungen der hansischen Seestädte nach Spanien-Portugal[3]), die in Lübeck in der Compagnie der Spanienfahrer ihre feste Organisation erhielten.

Die Gesellschaft der Spanienfahrer hat in Lübeck von ihrer Wirksamkeit leider nicht viele Spuren hinterlassen. Auch der Verfasser der Nachrichten über sie in den Neuen Lübeckischen Blättern[4]) hat zur Frage nach ihrer Entstehung, ihrer Organisation und Auflösung nur Weniges beigetragen. Er legt ihre Entstehung in die Zeit der Blüthe des spanischen Handels, also etwa um die Wende des 16. Jahrhunderts, und bezeichnet sie als eine

---

1) K. Häbler, Der hansisch-spanische Conflict von 1419 und die älteren spanischen Bestände, in den Hansischen Geschichtsbl., 1894. S. 89—90; vergl. das. S. 63 Anm. 1

2) Burmeister, Beiträge zur Geschichte Europas im 16. Jahrhundert aus den Archiven der Hansestädte, S. 97.

3) Siewert, Hansische Handelsbeziehungen zu Portugal und Spanien im 16. und 17. Jahrhundert.

4) Neue Lüb. Bl. 1836, Nr. 1 u. 3.

Vereinigung von Kaufleuten, die nicht nur nach Spanien allein, sondern auch nach den anderen westlichen Staaten Handel trieben. Dass diese Angabe richtig ist, ergiebt sich aus einer Verfrachtungs-Ordnung der Spanienfahrer vom Jahre 1604[1]), in der Artikel I bestimmt, dass alle Schiffe, welche von Lübeck nach Spanien, Italien, Frankreich, England und Holland gehen, eine nach der Grösse der Schiffe abgestufte Abgabe an den ältesten Frachtherrn zu zahlen haben. Diese Ordnung ist von 63 Personen unterschrieben.

Der Ursprung der Compagnie ist in Dunkel gehüllt. Das Lübecker Staatsarchiv und die von dem Verfasser eingesehenen Acten des Archivs der Kaufmannschaft gewähren darüber keinen Aufschluss. Es wäre nicht unmöglich, dass die Spanienfahrer aus der Compagnie der Flandernfahrer hervorgegangen sind, denn ihr Handel war gewissermassen eine historische und geographische Fortsetzung des niederländischen Handels. Wenigstens liegt diese Annahme näher als die allerdings ebenfalls mögliche, dass sie aus der Compagnie der Englandsfahrer hervorgegangen sind. Sowohl von den Flandernfahrern wie von den Englandsfahrern, die beide in Hamburg den Grundstock der dortigen Kaufmannschaft bildeten[2]), hat sich in Lübeck kaum etwas mehr, als ihr Name erhalten[3]). Die Existenz beider ist beglaubigt. Ueber das Ende des 16. Jahrhunderts hinaus wird sie jedoch schwerlich gereicht haben, weil unter den Unterschriften aller gemeinsamen Eingaben der Compagnieen an den Rath aus der Zeit des Anfanges des 17. Jahrhunderts wohl die der Spanienfahrer, niemals aber die der Flandern- und Englandsfahrer enthalten sind. Mantels glaubt ein in Lübeck erhaltenes Wappenschild, das in seinem Felde einen schwarz-goldenen Doppeladler trägt[4]), als das Eigenthum dieser Compagnie und nicht als das Wappen des Brügger Contors auffassen zu dürfen[5]), von dem es sich durch das Fehlen des Sterns[6]) unterscheidet. Dass die Flandernfahrer noch in den ersten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts bestanden haben, geht aus einer Anfrage ihrer Aelterleute an die Hamburger Flandernfahrer-Gesell-

---

1) Neue Lüb. Bl. 1836, ebenda.

2) Kirchenpauer, Die alte Börse, ihre Gründer und ihre Vorsteher, Hamburg 1841, S. 13 ff. und S. 34. — Zur Geschichte der Hamburger Compagnie der Englandsfahrer wird von Ehrenberg in seinen Untersuchungen über die Hamburgisch-englischen Handelsbeziehungen im Zeitalter der Königin Elisabeth nichts beigetragen. Erwähnt werden hier die Englandsfahrer S. 78, 79, 85, 87, 137 Anm. 5. 140, 249, 250.

3) Mantels in der Zeitschrift des Vereins für Lübeck. Geschichte und Alterthumskunde, Bd. II, S. 543.

4) Die heraldisch linke Adlerhälfte schwarz auf goldenem, die rechte golden auf schwarzem Grunde.

5) A. a. O. S. 543.

6) S. Hansische Geschichtsblätter 1873, S. 64—66 und Abbildung dazu.

schaft nach „den Conditionen“ hervor, „auf welche die Schiffe von Hamburg nach Brabant segeln“[1]). Unter dem 4. Juni 1525 baten die Flandernfahrer-Aelterleute den Hamburger Kaufmann, die fertigen Schiffe bis auf weiteren Bescheid nicht nach Antwerpen abzuschicken, ein viertes Schiff auszurüsten (nicht das „Tonnen-Schiff“) und zu melden, auf welche Zeit die Orlog-Schiffe seefertig sein würden[2]). Wie sich die Schiffe der preussischen mit denen der livländischen Städte zur gemeinsamen Fahrt in die Westsee vereinigten, so schlossen sich vielleicht des Oefteren auch zu dem gleichen Zwecke die Schiffe der Hamburger und Lübecker Kaufleute zusammen. In dem vorstehenden Gesuche handelt es sich anscheinend um die Vorbereitung einer solchen gemeinsamen Fahrt, der zur Verstärkung des Schutzes gegen Seeräuber ein Convoy von Kriegsschiffen mitgegeben zu werden pflegte. An der Verwaltung des zur Bestreitung seiner Kosten eingeführten „rothen Zolles“ (*„Roden Tollen“*) waren Deputirte Lübecks mitbetheiligt[3]). Würden weitere Forschungen die Richtigkeit der obigen Annahme ergeben, dass die Lübecker Spanienfahrer in der That aus den Flandernfahrern hervorgegangen sind, so würde unsere Vermuthung eines gleichen Ursprungs der Hamburger Spanienfahrer an Wahrscheinlichkeit sehr gewinnen.

Da zu den „Hispanischen Collecten“, die zur Bestreitung der Kosten der diplomatischen Verbindung der Hanse mit Spanien-Portugal im Jahre 1606 eingeführt wurden, nicht nur Lübecker, Hamburger und Danziger Kaufleute, sondern auch die der „anderen Städte“ steuerten[4]), so werden weitere Untersuchungen auch für Danzig und die anderen Städte die Organisation und den Ursprung der hier etwa vorhanden gewesenen Gesellschaften aufzuklären haben.

Der Bürgermeister Heinrich Brokes, Sohn eines im Eigenhandel auf Dänemark, Preussen und Livland thätigen Kaufmannes, erzählt in seinen Aufzeichnungen, dass sein ältester Bruder Hans [geb. 1554?] ein Kaufmann war, der stark nach Spanien handelte[5]). Er hatte den Rathsherrn Johann Engelstetten, als dieser im Jahre 1578 nach Köln und Antwerpen zur Theilnahme an den zwischen Spanien und den Herren-Staaten geführten Verhandlungen gereist war, begleitet, um auf dieser Reise „die Gelegenheiten des Landes“ und die „westwärtsche Handlung“ kennen zu lernen.

1) Kirchenpauer a. a. O. S. 27.

2) Briefe des Lübecker Kaufmannes, Zeitschrift des Vereins für Hambg. Geschichte, Bd. IV, S. 226.

3) Daselbst S. 226 Anm. 1.

4) Neue Lüb. Blätter, 1836, S. 2.

5) Heinr. Brokes' Lebensaufzeichnungen, Zeitschrift des Vereins für Lüb. Gesch. und Alterthumskunde, Bd. I, S. 87 ff. Die Angabe des Geburtsjahres: 1564 [S. 86] wird auf einem Druckfehler [für 1554?] beruhen; der Vater hatte sich 1552 verheirathet [S. 81].

Er war dann nach Lübeck zurückgekehrt und hatte seinen Handel auf Spanien begonnen, „wie wohl er", setzt Brokes hinzu, „derselben Handlung nicht erfahren war, als leider der gemeine Brauch bei uns ist"[1]). Hans Brokes hatte in diesen Geschäften seinen jüngeren Bruder Cord Brokes in Sevilla und einen Jürgen Dewitz in Lissabon als Factoren eingesetzt und betrieb seine Geschäfte mit beträchtlichen Leihkapitalien, für die sich seine Schwäger verbürgt hatten, freilich ohne sonderlich vom Glücke begünstigt zu werden. Gleich zu Anfang seines Ehestandes gingen mit einem aus Spanien heimkehrenden stattlichen Schiffe 20000 Mark an Vermögen verloren. Später führte eine Consignation von Schiffsmasten, Klappholz, Pipenholz, Dielen, Planken und Galeerenremen, die Hans Brokes an seinen gleichfalls in Sevilla lebenden Schwager Cord Schinkel und an seinen Factor Tor Straten in Cadix gerichtet hatte, zu weiteren empfindlichen Verlusten. Nicht nur, dass beide Schiffe, die besten und grössten der Stadt, die er mit jenen Hölzern in Danzig hatte beladen lassen, mit Havarie und anderen grossen Unkosten belastet in Spanien eintrafen, sondern die Untreue seiner Factoren brachte ihn auch um den erhofften ganzen Gewinn. Er eilte zwar selbst nach Spanien, um seine Forderungen zu reguliren, unter denen sich auch eine solche von 26000 Mk. Lüb. an die spanische Regierung befand, die einen Theil der Holzladungen für die Staatsmarine angekauft und sich der beiden Schiffe zum Kriegsdienste bedient hatte. Doch ohne einen Erfolg zu erzielen, von dem Hofe abgewiesen, an den er sich Hilfe suchend gewandt hatte, geschäftlich mehr und mehr verarmend, verstarb Hans Brokes in Kummer und Elend 1604 in Valladolid. Dass seine Unternehmungen gross angelegte waren und eine umfangreiche Geschäftsthätigkeit darstellten, darauf lassen schon die obigen Werthziffern schliessen. Heinrich Brokes meint, dass sein Schwager Schinkel aus der einen Consignation allein wohl 3000 Mk. Lüb. als Gewinnantheil für sich hätte ziehen können. Nicht besser erging es seinem Bruder Cord, der sich in Sevilla etablirt hatte. Er musste Haft und Untersuchung über sich ergehen lassen, weil er, wiewohl mit Unrecht, beschuldigt wurde, einem für den Seedienst mit Beschlag belegten Lübischen Schiffe zur Flucht verholfen zu haben, und starb im Jahre 1598 zu St. Lucar in der Gefangenschaft[2]).

Dass sich Heinrich Brokes selber als ein treuer Anwalt des spanischen Handels hervorthat, beweist seine geschickte Führung der hansischen Gesandtschaft im Jahre 1606/7 nach Madrid, welche die Abstellung der im Jahre 1603 eingeführten Erhöhung des spanischen Zolls von 10 auf 30 pCt. des Waarenwerthes, sowie die Erlangung anderer Handelsrechte für die hansischen Städte bezweckte. In Anerkennung seiner Verdienste um die

1) Es handelt sich etwa um das Jahr 1580.

2) Brokes' Aufzeichnungen a. a. O. Bd. I. S. 90.

erfolgreiche Durchführung dieser diplomatischen Mission wurden ihm von dem „auf Spanien handtirenden ehrbaren Kaufmann“ ausser anderen Aufmerksamkeiten ein grosser goldener Kopf, 234 Loth von Gewicht, und ein Geldgeschenk, im Gesammtwerthe von 1000 Mk. Lüb., durch zwei der spanischen Frachtherren verehrt[1]).

Nach einigen Acten der Rigafahrer zu urtheilen, dürfte die Compagnie der Spanienfahrer im ersten und allenfalls noch im zweiten Jahrzehnte des 17. Jahrhunderts auf dem Höhepunkte ihres Ansehens und Einflusses gestanden haben. Im Jahre 1615 gelang es ihr noch, im Interesse ihrer directen Seefahrt nach Spanien einen Zoll auf das in holländischen Schiffen eingebrachte Salz durchzusetzen, obwohl die anderen Compagnieen in einer gemeinsamen Eingabe dem Rathe ihre Verwunderung darüber aussprachen, dass er den „alten holländischen Verkehr der Schifffahrt nach Spanien wegen zurücksetze, die jetzt schon sehr gefallen, erst seit 50 und 60 Jahren bestehe, seitdem der holländische Krieg begonnen habe“, während die holländische Schifffahrt nach Spanien nach dem Friedensvertrage wiederum frei eröffnet und auch für Lübeck privilegirt worden sei. „Ausserdem“, so führen die Compagnieen an, „brächten die wenigen Spanienfahrer an Salz nur noch den vierten oder fünften Theil von dem nach Lübeck, was man zu der Ostseefahrt benöthige“. Die Compagnie der Spanienfahrer drang jedoch trotz dieser Einwendungen mit ihrem Salzzoll durch.

Einige Jahre später sehen wir Vertreter der Gesellschaft wieder unter den Delegirten aller Compagnieen und der Dröge am 29. Juni 1627 im Schonenfahrer-Schütting bei einer Berathung über die Entsendung des Rathssecretärs Johann Brun[2]) nach England. Auch hierbei waren die Interessen des westwärtigen Handels, der durch die Räubereien der Engländer[3]) grossen Schaden erfuhr, Gegenstand der Berathungen. Die Compagnie war durch Johann von Diecke und Matteus Rodde, vermuthlich ihre Aeltesten, vertreten. Nach den Beschlüssen dieser Versammlung sollten bei dem Könige von Grossbritannien durch den Secretär Brun Vorstellungen gegen die Schädigung der Lübeckischen Schifffahrt erhoben werden. Brun sollte die Freilassung der auf den letzten Reisen nach Spanien aufgegriffenen und nach England verschleppten Schiffe be-

1) Brokes' Aufzeichnungen. Bd. I, S. 323.

2) Wird in den Akten auch „Brun-Johann“ genannt. — Heinr. Brokes berichtet in seinen Aufzeichnungen von einem Gesandtschaftssecretär Braunjohann, der vermuthlich als Secretär der von Lübeck aus Anlass der Händel Christians IV. nach den Niederlanden abgefertigten Gesandtschaft thätig war und identisch mit dem obigen ist. (Zeitschrift des Vereins f. Lüb. Gesch. u. Alterthumskunde, Bd. II, S. 440.)

3) Ehrenberg, Hamburg und England im Zeitalter der Königin Elisabeth S. 178, 186, 187. Reichard, die maritime Politik der Habsburger im 17 Jahrhundert S. 59.

wirken und für die Schifffahrt nach Spanien wieder „eine freie, friedliche Fahrt verlangen, wie dies nie anders zu Zeiten der Königin Elisabeth gewesen wäre“ [Nr. 37]. Bemerkenswerth sind ferner die uns aus dem Jahre 1632 überlieferten Nachrichten von Unruhen[1]), welche unter den Bootsleuten der Spanienfahrer entstanden waren. Es wird hierbei von 43 Spanienfahrern berichtet, die sich zu einer gemeinsamen Herabsetzung des Schiffslohnes zwecks Aufbesserung des gedrückten Frachtund Handelsgeschäfts vereinigt hatten. Durch die Zoll-Auflagen war der Preis des Salzes sehr vertheuert worden. Während die Moye zu St. Hubes[2]) früher 12—14 Real gekostet, sei sie bis auf ca. 40 Real gestiegen. Hierzu kam die Concurrenz der Holländer. Es könnte somit, was die Ursache dieser Massregel betrifft, möglich sein, dass die vereinigten Compagnieen mit jener Warnung vom Jahre 1615 Recht bekommen hätten. Sie hatten in ihrer Eingabe darauf hingewiesen, dass die Beschwerung der directen holländischen Einfuhr allenfalls im Interesse der Spanienfahrer, nicht aber im Interesse der Stadt und des übrigen Handels liege; „denn“, so hatten sie dargelegt, „bis dahin habe der fremde Kaufmann sein Schiff an der Stadt mit Salz beladen und es damit in die benachbarten Königreiche und Provinzen der Ostsee auslaufen lassen; dafür habe das Schiff allerlei nützliche Waaren hierher gebracht; jetzt aber würde sich der Kaufmann des theueren Einkaufs wegen der Salzausfuhr enthalten und lieber mit seinem Schiffe in Ballast weggehen, und der eingesessene Kaufmann werde es mit ihm gleich halten müssen“. Hatte der Handel mit Spanien zur Zeit dieser Unruhen an Aussicht und Gewinn so viel verloren, dass den Spanienfahrern für ihr Geschäft die Herabsetzung der Schiffslöhne unentbehrlich erschien, so kann wohl vermuthet werden, dass zu diesem Rückgange der Stellung Lübecks als eines Salzmarktes der Ostsee auch die Erschwerung der directen holländischen Einfuhr das Ihrige beigetragen hatte.

Die äusseren Umstände, unter denen sich der Streit mit den Bootsleuten abspielte, lassen im Uebrigen erkennen, dass die Spanienfahrer auch zu dieser Zeit noch eine stattliche Gemeinschaft bildeten.

Die Bootsleute hielten am 18. September in der Domkirche eine Protestversammlung ab, in der sie beschlossen, ohne die Wiederherstellung der Volksführung[3]) die Schiffe in der Trave liegen zu lassen. Sie setzten auch die Schiffsarbeit wirklich aus und führten am Hafen stürmische Scenen herbei, sodass ihre Frachtgeber in einer Supplik an den Rath

1) Lübeckische Blätter, 1827 Nr. 39.

2) St. Hubes oder St. Ubes ist gleichbedeutend mit Setubal unweit von Lissabon, ein wichtiger Salzausfuhrplatz.

3) An Stelle der Volksführung, eines Antheils an der Fracht, sollten sie einen festen Lohn haben, der ihnen in zwei Hälften am Ausgangs- und Bestimmungshafen der Reise ausgezahlt werden sollte.

diesen um „Schutz gegen das tobende Schiffsvolk“ bitten mussten. Der Streit zog sich einige Zeit und zunächst ohne Erfolg für die Bootsleute hin, so sehr sich der Rath seine gütliche Beilegung angelegen sein liess, damit die Schiffsmannschaften in „dieser gefährlichen und beschwerlichen Zeit der Stadt erhalten blieben“. Nachdem die Herren des Gerichts und des Marstalls, Thomas Storninck, Adrian Müller und Johann Kampferbeck, auf der Kriegsstube mit den Frachtherren der Compagnie und der Dröge eine Berathung gehabt hatten, beriefen sich die Bootsleute in einer zweiten Eingabe auf die hansische Schiffsordnung vom Jahre 1591, die im Art. 53 genau bestimmt, dass dem Schiffer und dem Steuermanne an Volksführung einem jeden 12 Tonnen für die Last, den Officianten jedem 6 Tonnen, dem Pütker, Cajütenwächter, Kochsknecht jedem 2 Tonnen zustehen. Sie versammelten sich hierauf abermals in der Domkirche, um über die Anmusterung der Mannschaft für ein Schiff zu berathen, dessen Schiffer Michael Carstens eine Ladung von Danzig nach Lissabon angenommen hatte, wobei sie jeden Matrosen mit dem Tode bedrohten, der sich unter anderen, als den von ihnen gestellten Bedingungen anmustern lassen würde. Der Streit dauerte den ganzen Herbst hindurch, bis ihm der herannahende Winter und die ruhende Schifffahrt ein Ende machte.

Die Acten der Rigafahrer weisen unsere Compagnie noch einmal im Jahre 1635 nach. In diesem Jahre betheiligten sie sich an der früher erwähnten gemeinsamen Eingabe aller Compagnieen an den Rath zu Gunsten der Contore von Nowgorod und Pleskow. Da noch der Frieden zu Münster den drei Städten Lübeck, Hamburg und Bremen die für die Hansa im Jahre 1607 erlangten Privilegien neu bestätigte, so wird das Ende ihrer Thätigkeit wesentlich später gesetzt werden müssen, als dieses bisher angenommen wurde.

Die Spanienfahrer hinterliessen in Lübeck zwei Einrichtungen, die von ihrer Stellung als kaufmännisches Collegium, dem Umfange ihrer Handelsgeschäfte und ihren weit ausgedehnten Verbindungen Zeugniss ablegen: die Dröge und die Hispanischen Collecten. Unter der Dröge vermuthet der Verfasser der über sie in den „Neuen Lübeckischen Blättern“ gegebenen Nachrichten ein Magazin, das die Kaufleute zur Aufspeicherung ihrer Waaren, insbesondere des Salzes, theils auch zur Aufbewahrung ihrer grossen Vorräthe für die Schiffsausrüstung benutzten. Die Dröge diente jedenfalls zum Theeren und Trocknen der Anker- und anderen Taue und dürfte, wie noch in neuerer Zeit[1]) gleich der Dröge in Hamburg, von den Reepschlägern regelmässig benutzt worden sein, weil das Theeren und Trocknen der Schiffs-Taue das alleinige Privilegium der Dröge gewesen zu sein scheint. Als die „alte Dröge“ abgebrochen werden musste, vereinigten sich mit den

1) Neue Lüb. Bl. 1836, S. 255.

Spanienfahrern die anderen Compagnieen zum Aufbau einer neuen Dröge und so wurde 1595 die sogenannte neue Dröge als Besitzthum des gemeinen Kaufmannes auf demselben Platze an der Trave erbaut. Die Direction wurde den Frachtherren der Spanienfahrer übertragen. Es liegt die Annahme nahe, da sich aller Verkehr bei den Spanienfahrern in grösseren Verhältnissen bewegte, sie grössere Schiffe gebrauchten, grössere Frachten hatten und die Schiffe auch auf längere Reisen zurüsten mussten, dass sich bei ihnen frühzeitig das Bedürfniss nach einem Arsenale geltend machte, wie sie es in den südlichen Häfen kennen gelernt hatten. Eine solche Nachbildung der spanischen und italienischen Arsenale war vielleicht die Dröge der Spanienfahrer. Wenn daraus später die allgemeine Dröge entstand[1]), die sich bis in unsere Tage hinein an der Ober-Trave erhalten hatte und deren bedeutende Ländereien gegenwärtig noch ein werthvolles Besitzthum der Lübecker Kaufmannschaft sind[2]), so lässt sich das Bedürfniss für den Besitz dieser Anlage aus den wachsenden Umsätzen, nicht weniger auch aus dem Bestreben einer sorgfältigeren Behandlung der Waaren und einer besseren Konservirung der Schiffsausrüstungsgegenstände unschwer erklären. Auch in Hamburg gab es eine Dröge, „Admiralitäts-Dröge" genannt, von der Klefeker in seiner Sammlung der Hamburgischen Gesetze und Verfassungen [Bd. 1, S. 26] berichtet, dass ihre Unterhaltung „ein Beweis der Vorsorge sei, wodurch sich die Admiralität[3]) dem Kaufmann zu Nutzen verwende". In ihrer Nähe hatten die Reepschläger unter Bäumen die Bahn, wo sie das Werg verarbeiteten. Der beeidigte Verwalter der Dröge wurde von der Admiralität angestellt.

Nicht für sich allein, sondern im Zusammenhange mit der Dröge stand die Verwaltung der Beiträge, welche die Spanienfahrer der verschiedenen Städte zur Unterhaltung der gemeinsamen Einrichtungen für ihren Handel im Auslande, der Consulate in Spanien und Lissabon, unter sich erhoben. Ob die Spanienfahrer vermöge der reichen Mittel, die sich auf Grund dieser im Jahre 1606 mit 1 Schilling per Last und 1½ Schillingen per 200 Mark Lüb. Waarenwerth[4]) beschlossenen Umlagen bei ihnen ansammelten, den bedeutenden Einfluss auf alle Verhältnisse des Lübecker Handels gewannen, von dem der Verfasser in den „Neuen Lübeckischen Blättern" berichtet, mag von anderer Seite entschieden werden. Jedenfalls ist für diese

1) Weitere Mittheilungen über den Standort der Dröge s. W. Brehmer, Lübeckische Häusernamen u. s. w. in den Mittheilungen des Vereins f. Lüb. Gesch. und Alterthumskunde, 4. Heft, S. 15.

2) Jahresbericht der Lübecker Handelskammer, Jahrgänge 1890 und 1891.

3) Die Hamburger Admiralität wurde 1023 zur Handhabung des Rechts in Seesachen, zur Versicherung der Schifffahrt etc. errichtet. Sammlung der Hamb. Gesetze und Verfassungen, I, S. 16.

4) Aufzeichnungen Brokes' in der Zeitschrift des Vereins für Lüb. Geschichte und Alterthumskunde, Bd. I, S. 297. Vergl. Lüb. Blätter 1836, S. 10.

Frage der folgende Vorgang bemerkenswerth[1]). Im Jahre 1633, als das Consulat in Lissabon neu besetzt werden sollte, hatte der Handel mit Portugal so viel an Bedeutung verloren, dass man in den Kreisen der Spanienfahrer glaubte, für Lübeck eine Neubesetzung des Consulats entbehren zu können. In den mit ihnen hierüber seitens des Rathes geführten Verhandlungen gaben die Spanienfahrer zwar schliesslich ihre Zustimmung zur Wiederbesetzung, sprachen sich aber dagegen aus, dass Lübeck, nachdem die anderen Städte mit der Abführung ihrer Collecten in die gemeinsame vom Lübecker Rathe verwaltete Contributionskasse säumig geworden wären, noch ferner die Hauptkosten dieses Consulates übernehme, wie es namentlich von Hamburg gewünscht worden war. In Folge einer endlich erzielten Einigung mit der Compagnie schlug der Rath folgendes Abkommen vor: Die Lübecker Spanienfahrer verpflichten sich, $^1/_3$ oder $^1/_4$ der Kosten des Lissaboner Consulates aufzubringen, dafür aber scheiden die bisher von zwei Herren des Rathes und vier Frachtherren der Compagnie geleiteten Collecten aus der Verwaltung des Rathes aus und werden ein von der Obrigkeit unabhängiges Institut der Kaufmannschaft. Wahrscheinlich weil auf einen regelmässigen Eingang der Collecten aus den anderen Städten doch nicht mehr zu rechnen und Hamburg der Hauptinteressent in Lissabon war, erklärten sich der Hamburger und Lübecker Rath mit diesem Vorschlage einverstanden. So wurden anscheinend die spanischen Collecten in Lübeck etwas ganz anderes, als sie es bisher gewesen waren. Vielleicht weil die Collecten einen erheblichen Kassenbestand mit übernommen hatten, gelang es ihnen, zumal da sich mit dem Niedergange des spanischen Handels auch die Ausgaben für seine Zwecke verringerten, diese Mittel anderen allgemeinen Handelszwecken zuzuwenden. Ihr eigner Gewinn war dabei der, dass sie bei den gemeinsamen Berathungen der Compagnieen nicht nur Sitz und Stimme, sondern anscheinend mehr wie das, einen erheblichen Einfluss auf die anderen Kaufleute-Compagnieen gewannen[2]).

Weitere archivalische Forschungen werden die Thätigkeit und Stellung der spanischen Collecten in Lübeck aufzuklären und insbesondere die Frage zu entscheiden haben, in welcher Verbindung die spanischen Collecten mit den Spanienfahrern standen, die zum Mindesten eine sehr enge gewesen sein muss, wenn sich nicht unsere Vermuthung bestätigen sollte, dass die Directoren der Collecten die Frachtherren der Spanienfahrer und das ganze Institut identisch mit der Compagnie war; denn soviel erhellt aus den bisherigen Nachrichten und ergiebt sich auch aus den Acten der Rigafahrer-Compagnie, dass die „Directoren" der Spanischen Collecten allerdings bei den Berathungen der wichtigen Commerzfragen der

1) Neue Lübecker Blätter, 1836, S. 10 u. 11.
2) Neue Lübecker Blätter, 1836, S. 10.

Stadt eine vielfach tonangebende Stimme führten und in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts auch selbstbewusst genug auftraten, um sogar den Schonenfahrern das „jus directorii“ im General-Commerzium streitig machen zu wollen.

In den Jahresrechnungen der Rigafahrer des 17. Jahrhunderts werden regelmässige Beträge von meistens 200 Mark als ein „Subsidium“ von den Hispanischen Collecten „an den Rigischen Comptoir“ unter den Einnahmen nachgewiesen. Wenn auch weitere Erläuterungen hierüber fehlen, so wird doch bei Berücksichtigung des einen Umstandes, dass die meisten Compagnieen finanziell wenig günstig gestellt waren, der Schluss gestattet sein, dass solche Unterstützungen auch anderen Compagnieen zugewandt sein werden. Diese vermuthlichen finanziellen Verbindlichkeiten werden bei den später noch zu erwähnenden[1]) Differenzen zwischen den Schonenfahrern und den Collecten, mit denen sich die anderen Compagnieen verbündeten, nicht zu übersehen sein.

Bezüglich der Dröge mag hier noch bemerkt werden, dass dieselbe nach den Rigafahrer-Acten als Geldinstitut ebenfalls wiederholt von sich reden machte. Im Jahre 1603, als Kaiser Rudolf die Bürgerschaft wegen ihres Conflictes mit dem Rathe mit der Kaiserlichen Acht bedrohte und die Compagnieen eine Abordnung an das Kaiserliche Hoflager nach Prag beschlossen, um hier ihr Recht zu vertheidigen, war es die Dröge, welche bereitwilligst einen Vorschuss von 1000 Thalern für diesen Zweck zur Verfügung stellte. Bei den Verhandlungen über die Entsendung des Secretärs Brun nach England im Jahre 1627 war die Dröge durch Cord von Wangerse und Jacob von Porten vertreten. Die jenem zugebilligten Reisekosten von 1000 Thalern sollten nach dem Beschlusse der Versammlung von der Dröge getragen werden und als Brun nach seiner Rückkehr noch einen Nachschuss von 500 Thalern erbat, wurden ihm auch diese von der Dröge freiwillig „verehrt“, worüber 16 Angehörige der Dröge, darunter auch Johann von Diecke, ein Spanienfahrer und als solcher vermuthlich ein Vorsteher der Dröge, beschlossen. Allerdings enthält das Drögebuch hierbei die Bemerkung, dass „bey der Dröge kein Vorrahtt an gelde vorhanden gewesen“, weshalb „solliche 500 Rixd. auffgenohmen“ werden mussten [Nr. 44].

Bei dem besonderen Character der Dröge liegt in dieser wiederholten Inanspruchnahme ihrer Mittel nichts Besonderes. Sie war ein gemeinsamer Besitz der Compagnieen und auf ihre Ersparnisse griff man in Zeiten der Noth, wenn Allgemeininteressen in Frage kamen, zurück.

Mit der Auflösung der Spanienfahrer-Compagnie werden die Lübecker Kaufleute nicht von allem Verkehr mit den Mittelmeerländern zurück-

1) Siehe darüber § 7 dieses Kapitels.

getreten sein, wenn auch die Bartholomäus-Brüderschaft der deutschen Kaufleute in Lissabon und das hansische Consulat daselbst[1]) mehr im Interesse Hamburgs, Danzigs und der anderen an dem Handel mit Spanien und Portugal betheiligten Seestädte bestehen blieben. Die „Hispanischen Collecten" blieben die geschäftliche Instanz für die Angelegenheiten des Verkehrs mit den südeuropäischen Ländern. An dem Handelsvertrage, der 1655 zwischen den drei Hansestädten und Frankreich zustande kam, nahm auch Lübeck ein reges Interesse. Im Januar 1670 decretirte der Rath, dass die Unkosten, welche aus der Förderung des Handelsverkehrs mit England entstanden, aus der Kasse der Hispanischen Collecten bestritten werden sollten [Nr. 79]. Ferner wies der Rath ihre Directoren an, „Spesen auf die Besendung nach Frankreich parat zu halten". Wenn hierfür ein genügender Kassenbestand nicht vorhanden sein sollte, so sollen die Waaren, wie es in dem Decrete hiess, „die von Orten kommen, wohin die Unkosten gewandt werden", mit einer Abgabe von $^1/_4$ pCt. oder $^1/_3$ pCt. vom Werthe belegt und an der Zulage[2]) eine besondere Verwaltung für diese Abgabe eingerichtet werden, worüber in den Büchern der Collecten und der Zulage Rechnung zu führen sei [Nr. 79]. Acht Jahre später wurde zum Schutze der Schiffe, die nach Frankreich gingen, ein Convoy-Geld erhoben, 4 Schillinge von jeder Schiffslast, das ebenfalls an der Zulage eingefordert wurde. Geschütz und anderes Material zur Equipirung des Convoy wurde den Hispanischen Collecten auf ihren Antrag, soweit es vorräthig war, vom Zeughause und vom Bauhofe verabfolgt. Die übrige Ausrüstung aber musste von ihnen selbst bestritten werden [Nr. 79].

1) Die Bartholomäus-Brüderschaft der Deutschen in Lissabon, Hans. Geschichtsbl. 1888. — Ein Verzeichniss der Hamburgisch. bezw. hanseatischen Consuln in Portugal und Spanien in der Zeitschrift des Vereins für Hamb. Geschichte, Bd. III, S. 517—20 und 526—30 führt für Lissabon als die ältesten hanseatischen Consuln Conrad Roth, im Amte bis 1609, und Hans Kampferbeck auf und weist die dauernde Neubesetzung des hanseatischen Consulats bis zum Jahre 1850 nach. Unter den Inhabern wird Adolf Friedr. Lindenberg aus Lübeck genannt, der 1814 interimistischer Verwalter des hanseatischen Consulats, zugleich aber auch Lübeckischer Consul war, während andere Lübecker Consuln in dieser Stellung nicht genannt, wenigstens nicht speciell als Lübecker bezeichnet werden. Das hanseatische Consulat in Lissabon scheint Anfangs auch zuständig für Madrid gewesen zu sein (a. a. O. S. 517, 528). Im Uebrigen waren in Spanien hanseatische Consulate in Cadix (Jochim Scharff [Hamburgischer Consul?] 1668), in Corunna (Johann Croesen [Crossen] 1702 oder 1703), in Madrid (wenigstens war Augustin Bredimus, der dortige hansische Consul, anscheinend in besonderer Mission, 1635 bis 1637 hier thätig), in Malaga (Nicolaus Ehlers vor 1678), in San Sebastian (Henr. Tamming 1668) und in Sevilla, wo für das Jahr 1680 der älteste ungenannte Vertreter aufgeführt wird (a. a. O. S. 526—530).

2) Näheres darüber im dritten Abschnitte.

Zur Befreiung der zahlreichen Lübeckischen Seeleute, die an den Westküsten und im Mittelmeer von algierischen Seeräubern in Gefangenschaft geschleppt wurden, hatte man 1629 zur Begründung der Sclaven-Kasse[1]) schreiten müssen, die von jedem Schiffe, welches nach der Nordsee segelte, und auch von den in der Ostsee fahrenden Schiffen eine Abgabe erhob, mit welchen Mitteln dann die gefangenen Besatzungen der Lübeckischen Schiffe freigekauft wurden[2]). Dass die Sclaven-Kasse mit der Zeit zu erheblichen Kapitalien gelangte[3]), soll ebenfalls als ein Anzeichen dafür nicht übersehen werden, dass die Seefahrt nach den südeuropäischen Häfen immerhin fortbestand, wenn auch viele dieser von Seeräubern überfallenen Schiffe wahrscheinlich nicht für den Lübecker Handel, sondern für die Bedürfnisse anderer Plätze im Frachtdienste thätig gewesen sein dürften.

§ 7. Die Rigafahrer und der Compagnieen gemeinsamer Ursprung.

Die merkantile Bedeutung der Verbindungen mit Narwa, Island, mit Alborg, Spanien und Portugal war für die Lübecker Handelsgeschichte im Ganzen von ephemerer Natur. In diesen Richtungen lag ein von Zeit und Umständen begünstigter Verkehr, der jedoch sein natürliches Ende finden musste, sobald er den Bedingungen, auf denen er beruhte, nicht mehr entsprach.

Zum Unterschiede hiervon beruhte die Thätigkeit der Rigafahrer auf altüberlieferten Grundlagen der Gesammthandelslage der Stadt, indem der Handel mit Livland zu ihren ältesten Beschäftigungen zählte. Freilich ist es, so alt und wichtig der Lübecker Verkehr mit Riga war, eine Frage für sich, wie alt in diesem Handel mit Riga die Rigafahrer selbst waren und ferner, wann ihre Compagnie entstand? Im Niederstadtbuche ist von ihnen zum ersten Male im Jahre 1432 die Rede gelegentlich einer Verhandlung wegen des Seeräubers Hans Runge, der im Sommer dieses Jahres an einem Raube von ihnen gehörigen Schiffen und Waaren zwischen

1) In Hamburg gründeten die Schiffsführer schon im Jahre 1622 eine solche Sclaven-Kasse, nachdem sich die hier bestehende Schiffergesellschaft schon seit dem Jahre 1603 der Fürsorge für die gefangenen Seeleute angenommen hatte. Mitth. des Vereins für Hamb. Geschichte, Bd. II, S. 26 ff. Nach anderer Angabe erfolgte die Gründung 1624 März 29. (Klefeker, Bd. I, S. 14).

2) Wehrmann, Geschichte der Sclavenkasse, in der Zeitschrift des Vereins für Lüb. Gesch. u. Alterthumskunde, Bd. IV. Der erste Versuch zu einem Freikauf wurde in Lübeck im Jahre 1627 gemacht.

3) Wehrmann a. a. O., Bd. IV, S. 158 ff.

Rostock und Wismar betheiligt gewesen war, und den sie deshalb angeklagt und ins Gefängniss hatten bringen lassen[1]).

Die Umstände, unter denen sich die Gefangennahme dieses Runge abspielte, gewähren einen Einblick in einen grösseren Kreis an dem Handel nach Riga betheiligter Kaufleute, zugleich aber auch eine Vorstellung von den Gefahren und Schwierigkeiten, unter denen sich der Handel und die Schifffahrt Lübecks nach und von Riga in dieser Zeit bewegte. Seit dem Ausbruche der Verwickelungen der wendischen Städte mit König Erich (1426) verkehrten die Lübecker Schiffe mit Livland nur flottenweise; meist gingen sie unter bewaffnetem Geleit. Schon im Jahre 1427 war die Strasse nach Riga durch Auslieger und Seeräuber arg gefährdet. Auf dem livländischen Städtetage im Februar 1428 beschloss man aus diesem Grunde, alles noch in Lübeck stehende Gut dort zu belassen[2]). Riga stellte die Schifffahrt nach Lübeck bei sich ganz ein. Dasselbe that Reval. Erst im Herbste, als hierzu die Versorgung des Marktes drängte, lief wieder eine Flotte von der Trave nach Riga aus, jedoch auch diesmal von einem grossen Lübischen Holk mit zahlreichen Söldnern begleitet[3]). Eine zweite Flotte mit Salz und anderen Kaufmannsgütern beladen, folgte für Reval nach. Hierbei wurde jeder Schiffer mit einem den Revaler Behörden zu überliefernden Zeugnisse versehen, dass die Waaren an keinem Punkte der Reiche König Erichs[4]) gelandet werden dürften. Reval sollte den Schiffern für ihre Rückfahrt ebensolche Certificate ausstellen, ausserdem für schleunige Abfertigung und gute Bewachung der Schiffe Sorge tragen[5]). Als im Herbst des Jahres 1430 mehrere Schiffe, die von Riga ausgelaufen waren, durch Sturm in die Revaler Bucht verschlagen wurden, musste ihnen Reval mit drei mit Söldnern besetzten Fahrzeugen zur Hülfe kommen, die sie nach Lübeck oder wenigstens bis jenseits der Warnow geleiten sollten, weil die dänischen Auslieger wieder „*starke legen in der ze upp diesse Liflandischen schepe*“[6]). Die Besatzung der Revaler Schiffe, einer Barke (bardze), einer Schnicke und einer Schute[7]) bestand aus 100 Mann mit Harnisch und Waffen unter Führung von Meister Pawel Schutte. Für diese Bedeckung hatten die Lübecker insgesammt 160 Bischofsgulden zu zahlen, ausserdem 3 Last Bier zu geben, welches unter die Besatzung

1) Wilh. Stieda, Die Gesellschaft der Rigafahrer in Lübeck und Rostock in den Mittheilungen aus dem Gebiete der Geschichte Liv-, Esth- und Curlands Bd. 15, S. 335.

2) Liv-, Esth- und Curländ. Urkundenbuch, Bd. VII, Nr. 688.

3) Daselbst Bd. VII, Nr. 750.

4) Hierbei war wohl besonders an Åbo und Wiborg gedacht.

5) Liv-, Esth- und Curländ. Urkundenbuch, Bd. VII, Nr. 752.

6) Daselbst Bd. VIII, Nr. 363.

7) Vgl. Wilh. Stieda, Revaler Zollbücher und Quittungen S. LXXIII, LXXXI ff.

aller Schiffe vertheilt wurde. Im selben Jahre berechnete die Revalsche Kämmerei für den Dienst einer mit 20 Söldnern besetzten Schnicke, die unter Führung des Rathmann Henning Rumor nach Riga abgegangen war, 250 Mark für Bedienung, Ausrüstung und Verproviantirung des Schiffes[1]), während Lübeck um dieselbe Zeit der Revaler Kämmerei die Auslagen für Waffen und Munition von 4 nach Reval abgesegelten Schiffen in Rechnung brachte[2]). Die unruhigen Zeiten hielten an. Im Juli 1431 traf in Riga ein Schreiben des Tydemann Brekelvelde und anderer, „die die livländische Reise halten“[3]) ein, welches davor warnte, zur Zeit Schiffe nach der Trave auslaufen zu lassen, da nach den Berichten von Dänen, die in Lübeck eingetroffen wären, der König wieder „*aldus starck mit luden unde ock mit scheppen uthelicht*“; er halte sich entweder unter Rügen oder vor Bornholm auf; auch bei Malmö hätte er sich stark „*vergaddert*“.

Einer der berüchtigsten Auslieger und Seeräuber, welche die Lübecker Schifffahrt mit Livland in diesen Jahren verfolgten, war Ritter Broder Swendsson, zu dessen Spiessgesellen auch jener von den Rigafahrern in den Thurm gesperrte Hans Runge gehörte. Broder Swendsson hatte schon viel an der Lübecker Schifffahrt gesündigt. Im Sommer 1432 hatte er 4 von Riga kommende Schiffe, „*wol gheladen mit kostelen gude*“, aufgegriffen und mit dreien von ihnen 100 Kaufleute gefangen genommen, die er nach Dänemark verschleppte, während das vierte Schiff mit Hülfe von „Liikendeelren“ aus Wismar entkam[4]). Bei der Ueberwältigung dieses Broder Swendsson wurde auch Hans Runge von seinem Schicksale ereilt, wie uns dies ein Revaler Kaufmann Henrik van Ripen im Folgenden hinterlassen hat[5]). Riga und Reval wurden im Herbste desselben Jahres erneut vor den Ausliegern des Königs gewarnt. Danzig hatte einen Eilbrief nach Riga gesandt und gemeldet, dass Swendsson in dem Kopenhagener Bürger Jordan einen Spion in Reval unterhalte und sich mit seinen Schiffen nach dem Rigaschen Meerbusen begeben wolle, um die ganze livländische Flotte abzufangen[6]). Swendsson änderte aber seinen Plan und diese Gelegenheit benutzte Lübeck, um zu einem entscheidenden Schlage gegen die Seeräuber auszuholen. Die Stadt rüstete eine Flotte von 6 Holken und Schnicken aus und schickte sie dem Swendsson entgegen.

---

1) Liv-, Esth- und Curländ. Urkundenbuch Bd. VIII, Nr. 385.

2) Daselbst Bd. VIII, Nr. 386.

3) Das. Bd. VIII, Nr. 476.

4) Bei Grautoff, Lübeck. Chroniken Theil 2 S. 62 f. [Liv-, Esth- u. Curländ. Urkundenbuch Bd. VIII. S. 363 Anm. 4] — „Lykendeeler“ oder Gleichtheiler ist ein Name, den sich die Seeräuber des 14. Jahrhunderts auf der Ostsee selbst beizulegen pflegten. Lappenberg in der Zeitschrift für Hambg. Geschichte Bd. 2, S. 286, Anm. 2 [v. Bippen, Geschichte der Stadt Bremen 1892, Bd. I, S. 249].

5) Liv-, Esth- und Curländ. Urkundenbuch Bd. VIII, Nr. 618.

6) Daselbst Bd. VIII, Nr. 567 und 587.

Sie traf mit den Seeräubern am Peterstage (1. August) Abends hinter Wismar zusammen[1]), Swendsson wurde geschlagen und mit 10 seiner Mannen gefangen genommen. Es war Abend und „es ging gegen die Nacht", berichtete Henrik van Ripen nach Reval — der bald darauf durch die befriedete See mit seinen Gütern nach Hause zurückkehrte — „viele entsegelten den Lübeckern, sonst hätten sie mehr behalten".

Hans Runge erbat von den Rigafahrern Freilassung und aus diesem Anlasse verhandelten 9 von ihnen, Henrik Grypeshorn, Ludeke von der Heide, Lambert Ekey, Johann von der Heide, Bernd von dem Bernde, Gert von der Molen, Claus Ylebuk, Lambert von Huldern und Hans Thors vor dem Niederstadtbuche mit den Herren des Raths über die Bürgschaft, welche Runge anbot.

Aber auch weitere urkundliche Belege beweisen uns die Existenz der Rigafahrer und ihre Handelsverbingungen für die ersten Jahrzehnte des 15. Jahrhunderts. Ebenfalls im Jahre 1432 beglaubigt Heinrich Nienstat vor dem Stadtbuche, dass ihn sein Ohm (avunculus) Arnold Nienstat im Sommer 1430 nach Riga geschickt habe, damit er dort 10 Hundert „rep lenewandes"[2]) verkaufen solle. Für das erlöste Geld habe er Kabelgarn und Flachs eingekauft, welche Waaren nach Lübeck gesandt wurden. Das Schicksal dieser Waaren wurde aber das mancher anderen Güter, indem sie dem Broder Swendsson in die Hände fielen, als er die Lübecker Schiffe bei Wismar überwältigte. Aus diesem Grunde ist jene Beglaubigung in das Niederstadtbuch als ein Nachtrag in Zusammenhang mit den Verhandlungen wegen des gefangenen Runge aufgenommen worden[3]).

Eine andere Eintragung des Niederstadtbuches vom Jahre 1446 führt einen Rigafahrer Namens Tidekinus de Langerke an, der mit dem Schneider Conrad Kresse ein Anleihen von 400 Mark abschloss[4]), während eine dritte Stelle aus dem Jahre 1451 von einem anderen Rigafahrer Hans Kogghemann berichtet, der vor dem Buche als Bevollmächtigter eines Kaufmannes, Peter Wiekinghusen die Zahlung für 2 Pfd. Wachs, Nowgorodschen Gewichts, verlangt[5]).

---

1) Wie das Wismarer Tief war auch die Golwitz ein beliebter Schlupfwinkel der Seeräuber. K. Koppmann, Zur Geschichte der mecklenburgischen Klipphäfen, in den Hans. Geschichtsbl. 1886, S. 104, ff., Lüb. Urkundenbuch Bd. VII, Nr. 183.

2) „Rep" ist ursprünglich die Messschnur. So gebraucht in der Nowgorod-Skra in der 2. Hälfte des 13. Jahrhunderts [Sartorius-Lappenberg Urkundl. Geschichte u. s. w. Bd. II, Abschnitt S. 29 und 42], insbesondere bei Landvermessungen [U. Brümmer, das Vermessungsrecht (jus mensurationis) in den Meklb. Jahrb. 57, S. 322 ff.]. Indess bedeutet „rep" auch ein bestimmtes Maass, welches grösser als das der Elle war, und für Holz gleichwie für Tuch und Leinewand gebraucht wurde. — Siehe auch Herm. Hildebrand, Das Rigische Schuldbuch, S. LVII.

3) Lüb. Urkundenbuch, Bd. VIII Nr. 507, Anm. 2.

4) Ebenda.

5) Ebenda.

Ist somit die Existenz der Rigafahrer für das 15. Jahrhundert vollkommen beglaubigt, so fehlt immerhin ein Anhalt zur Entscheidung für die andere Frage, ob die Rigafahrer in dieser älteren Zeit nur eine lose Gemeinschaft von Kaufleuten waren, „Rigafahrer" vielleicht nur deshalb genannt, weil sie ausschliesslich oder hauptsächlich nach Riga handelten, oder ob sie auch schon zu dieser Zeit eine geschlossene organisirte Vereinigung bildeten.

In Rostock haben die hier von Stieda nachweisbar gemachten Rigafahrer schon im 15. Jahrhundert als ein Collegium bestanden. Dies ergiebt sich aus einem gelegentlich einer Visitation der St. Marienkirche aufgenommenen Verzeichniss von Briefen, die zu einer Armen-Stiftung der Rigafahrer gehörten. Es wird hierbei unter Anderem eine Hypothek von 240 Mark genannt, die im Jahre 1402 auf ein Haus im Vogelsang aufgenommen war und deren Nutzung den „Olderleuten der Compagnie der Rigafahrer- und Pernowfahrer-Bruderschaft" gehörte. Freilich geht nicht daraus hervor, wie lange die Rigafahrer diese Hypothek in Besitz hatten. Die Stiftung war eine „*Spende zu Unser lieben Frawen Kirchen, die Rigefahrer Spende genandt*", die noch 1566 bestand und über erhebliche Mittel verfügte. Auch noch andere Merkmale einer organisirten, vielleicht auch nicht unbedeutenden merkantilen Thätigkeit haben die Rigafahrer in Rostock hinterlassen. Sie besassen in der Marienkirche einen Wandleuchter, der unter den 22 aus früherer Zeit erhaltenen Armleuchtern als der schönste gerühmt wird. Sie hatten ein eignes Gestühl und nicht unwahrscheinlich ist es auch, dass sie in der St. Marienkirche einen eigenen Altar besassen[1]).

Dass der Handel Rostocks mit Riga im 15. Jahrhundert vielleicht ebenso bedeutend als der von Lübeck, jedenfalls an und für sich recht umfangreich war, wird aus einem Vorgange des Jahres 1437 geschlossen werden dürfen. Rostock war im Jahre 1434 von der Oberacht des römischen Kaisers getroffen worden[2]). Da die Nachricht hiervon nur einen Tag früher nach Riga gelangte, als eine Flotte Rostocker Schiffe, so wollte man die Rostocker und ihre Güter nicht arrestiren. Die Rigaer Sendeboten rechtfertigten dieses Verhalten ihres Rathes auf dem livländischen Städtetage in Pernau[3]). Im Sinne ihrer Darlegungen wurde auch an Lübeck berichtet, wobei als ein Hauptgrund angegeben wurde, dass sich zur selben Zeit sehr viele Rigenser und viel Rigisches Gut in Rostock befanden,

1) Wilhelm Stieda, Die Gesellschaft der Rigafahrer in Lübeck und Rostock in den Mittheilungen aus dem Gebiete der Geschichte Liv-, Esth- und Curlands a. a. O.

2) K. Koppmann, Geschichte der Stadt Rostock, S. 30.

3) v. d. Ropp, H. R. II, Bd. II, Nr. 132, § 3. Liv-, Esth- und Curländ. Urkundenbuch, Bd. IX, Nr. 178 § 3.

„erer eyn dels in geselscop, erer eyn dels in schulden unde sendeve“ Hätte man die Rostocker Güter mit Beschlag belegt, dann hätte Riga Repressalien befürchten müssen und solchen Weiterungen wollte man sich nicht aussetzen, weil die Waarenläger in Rostock gross und werthvoll waren[1]).

Für die Lübecker Compagnie fehlen ähnliche directe Ueberlieferungen einer älteren Existenz, wie sie für das Rostocker Collegium bestehen, so mannigfaltig sonst die Nachrichten von ihrer Thätigkeit im 16. und 17. Jahrhundert sind. Unter den Schriften ihres Archivs ist zunächst ein Actenstück von Wichtigkeit, das einige Vermuthungen über Alter und Ursprung der Compagnie zulässt und auch über die Frage der Entstehung der Lübecker Compagnieen insgesammt ein bemerkenswerthes Licht verbreitet. Es ist dieses eine Copie von Schriften, welche einen Streit zwischen den Schonenfahrern und den anderen Compagnieen über das „Directorium“ in gemeinsamen Commerzsachen behandeln und in welchen die Frage eines gemeinsamen Ursprungs aller kaufmännischen Bruderschaften erörtert wird. Es mag vorausgeschickt werden, dass sich die Forschung der Frage nach der Entstehung der Lübecker Kaufleute-Compagnieen bisher nur wenig angenommen hat. Dittmer hat sich bei seinen Nachrichten über die Alborgfahrer, freilich ohne archivalische Beweisführung für deren Richtigkeit, die Ansicht Grautoff's zu eigen gemacht, dass das Band des gemeinen Kaufmannes, mit alleiniger Ausnahme der Gewandschneider und Krämer, vielleicht auch der Bergenfahrer, alle Compagnieen vereinigt habe, und dass der „gemeine Kaufmann“ die Schonenfahrer gewesen, aus denen die abgesonderten Vereinigungen der Riga-, Stockholm-, Alborg- und anderer Kaufleute hervorgegangen seien, ohne dass dadurch die einzelnen Compagnieen ihre Zugehörigkeit zum Schonenfahrer-Collegium aufgegeben hätten.

Es ist nicht zu verkennen, dass die Schonenfahrer unter den Lübecker Compagnieen eine führende und leitende Stellung behaupteten. Der Rath legte auf ihre Ansichten und Aeusserungen einen besonderen Werth, sie zeichneten, wie die Acten der Rigafahrer erkennen lassen, in den gemeinsamen Eingaben der Compagnieen stets an erster Stelle und gemeinhin richteten sich, wie Heinrich Brokes in seinen Tagebüchern hervorhebt[2]), „auch die anderen Compagnieen nach ihrem, der Schonenfahrer voto“. Die Aufstellung der Kaufmanns-Ordnung, nach welcher sich alle anderen Collegien zu richten hatten, war, wie es in einer von ihnen an den Rath gerichteten Denkschrift heisst, die zu jenen Acten gehört, seit 1427

1) v. d. Ropp, H. R. II, Bd. II, Nr. 133. Liv-, Esth- und Curländ. Urkundenbuch, Bd. IX, Nr. 179.

2) Heinrich Brokes' Aufzeichnungen in der Zeitschrift des Vereins für Lüb. Geschichte und Alterthumskunde, Bd. 2, S. 260.

ihr alleiniges Recht [Nr. 85]. Sie sagen, dass auch der Rath nicht die Gewalt habe, ohne ihre Zustimmung die Bestimmungen der Kaufmannsordnung abzuändern[1]). Die Schüttings-Aeltesten wachten darüber, dass ihre Vorschriften beachtet wurden; sie hatten die Uebertretenden zu vernehmen und sie der Wette zur Bestrafung zu überweisen. Die Schonenfahrer hatten die „Kaufmannsjungen" zu verpflichten und sie weisen mit Stolz darauf hin, dass der Schütting deshalb auch von jeher „das rechte Seminarium" der ganzen Kaufmannschaft gewesen sei. Aber auch weitere Vorrechte zeichneten die Stellung des Collegiums nach den Zeugnissen dieser Denkschrift aus. Bei den Schonenfahrern war die Lachswrake für den Lachshandel, der von Schweden und Finnland her betrieben wurde. Sie hatten den Heringszirkel mit dem Rechte, dass allein durch sie der Hering jeder Herkunft gewrakt, verpackt und abgefertigt wurde. Sie übten die Aufsicht über den Hopfenhandel durch Anstellung der Hopfen-Messer und Makler aus. Auch war es ein altes Recht der Schonenfahrer, dass, wenn die Hopfenrolle auf dem Rathhause verlesen wurde, der Aelteste vom Schütting präsidirte, wobei jeder Kaufmann zu seiner Pflicht und Schuldigkeit ermahnt wurde. Alle Makler, welche in des „gemeinen Kaufmanns Gewerbe" gebraucht wurden, stellten die Schonenfahrer an, wie sie auch durch Angestellte den Kauf und Verkauf an der Trave beaufsichtigten, den Pfundzoll überwachten und den Zettel für die Zulage abfertigten, endlich auch bei der Ablegung der Rechnung der allgemeinen Kaufmannsdröge mittels ihres Aeltesten präsidirten.

Die Frage liegt nahe, worauf sich eine so hervorragende Stellung mit diesen vielfältigen Rechten, auf die sich das Collegium in seinem Streite mit Nachdruck beruft, gründete? Der Handel mit Schonen und Dänemark war in den Zeiten des 16. und 17. Jahrhunderts nicht so bedeutend, dass sich hieraus allein ihr überwiegender Einfluss erklären könnte. Es mussten also andere Gründe sein, auf denen die leitende Stellung und dieser Vorrang des Schüttings beruhte. Auch hierüber klären uns die Acten der Rigafahrer auf. Wie erwähnt, war zwischen den Schonenfahrern und den Aeltesten der Hispanischen Collecten ein Streit über das „jus Directorii" in den Kommerzsachen der Stadt entstanden, den ein am 2. März 1681 erlassenes Rathsdecret im Sinne der Schonenfahrer entschied [Nr. 85]. Den Anlass zu diesem Streite gab eine Forderung der Hispanischen Collecten, dass Eisen, Pech und Theer für die Durchfuhr freigegeben werden solle, während nach den Bestimmungen der Kaufmannsordnung vom Jahre 1607 jeder Speditionshandel nach wie vor verboten war, weil der Handel der Stadt allein Capitalhandel, also Eigenhandel sein und bleiben sollte[2]). Bei

1) Es sind ältere Kaufmanns-Ordnungen erschienen in den Jahren 1334, 1372, 1380, 1427, 1484, 1485, 1572, 1607 (Lüb. Bl. 1836 Nr. 40 S. 316).

2) Siehe Abschnitt IV, Kap. II, § 3.

dieser Gelegenheit, als die Schonenfahrer beim Rathe Beschwerde darüber führten, dass sich die Aeltesten der Hispanischen Collecten unberechtigterweise ihr „300 Jahre altes Directorium über das General-Commercium" anmassen wollten und die Krämer, Gewandschneider und die Kaufleute-Compagnie auf ihre Seite gezogen hätten, wird von ihnen hervorgehoben, dass bei ihnen die älteste und bei ihnen allein die einzige Vertretung des Kaufmannsstandes liege, weil ihre Compagnie der Stammbaum aller anderen Compagnieen und die Nowgorod-, Riga- und Stockholmfahrer nur „Particular-Conthore" von ihnen seien. Alle die anderen verwandten Zünfte, welche Thomas Fredenhagen, der Aelteste der Hispanischen Collecten an sich gezogen habe, so heisst es in der dem Rathe überreichten Denkschrift der Compagnie vom 16. Juni 1681, besässen nie und nimmer Autorität genug, um einem Anderen das Directorium anzutragen [Nr. 85]. Die Gewandschneider und Krämer hätten ihre eigenen Rollen und Statuten, nach denen sie in ihrem Gewerbe zu leben hätten; über die Kaufmannsordnung dürften sie sich schon deswegen keine „Censur" anmassen, weil sie keine commercirende Zunft, sondern nach einem Urtheile des Kaiserlichen Kammergerichts gänzlich von den „Commercirenden" ausgeschlossen seien. Ebensowenig könne die Gesellschaft das angemasste Recht der Kaufleute-Compagnie anerkennen, wenn sie auch wisse, dass dieselbe schon seit längerer Zeit danach trachte, an die Spitze der commercirenden Zünfte zu kommen, wobei ihnen nur der Schütting im Wege stehe. Die Hispanischen Collecten aber hätten noch nie ein anderes Amt gehabt, als die Correspondenz mit den Hausmeistern und Agenten, welche der Stadt Commercium bei fremden Herren- und Potentaten-Höfen vertreten; „der Himmel sei nicht weiter von der Erde entfernt, als die Verrichtungen der Hispanischen Collecten vom Directorium über die Kaufmannschaft, das fast 300 Jahre allein im Schütting gewesen". Was die Nowgorod-, Riga- und Stockholmfahrer betreffe, so seien diese Compagnieen „aus unserem Hause entsprossen", beständen, soweit das General-Commercium und dessen Direction in Betracht komme, noch bis zu dieser Stunde als „Theil-Contore" und seien dem Schütting „einverleibt". Die Schonenfahrer-Compagnie dagegen sei die „Mutter" aller Compagnieen und noch im Jahre 1427, als die erste Kaufmannsordnung von ihnen berathen und erlassen sei, habe man von einer anderen Zunft als den Schonenfahrern nichts gewusst.

Soweit die Schrift der Schonenfahrer vom 16. Juni 1681, die trotz der Aufforderung, dass man die Unrichtigkeit ihrer Behauptungen nachweisen möge, in allen Punkten unwiderlegt blieb, indem die Kaufleute-Compagnie und die Riga-, Nowgorod- und Stockholmfahrer im Verein mit den Gewandschneidern und Krämern ihr nur die eine Behauptung entgegenstellten, dass sie trotz alledem wohl befugt seien, ihre Wünsche und An-

liegen, „was Handlung und deren Lauff betreffe", durch die Aeltesten der Hispanischen Collecten bei E. E. Rathe anzubringen, wenn schon die Schonenfahrer meinten, „dass sie der Herr von Kaufleuten, und andere Zunfte nur ihre Stiefkinder wehren, welche grobe absurdität man gewiss von verständigen Leuten nicht vermuthet hätte" [Nr. 85]. An diesem Standpunkte wurde von den Compagnieen in ihren weiteren Supplicationen festgehalten, obwohl, wie schon erwähnt, der Rath durch Decret vom 2. März desselben Jahres dem Schütting das „jus Directorii" bestätigt hatte [Nr. 85].

Nach den Ueberlieferungen der Schonenfahrer lag bei ihnen somit der Anfang des ganzen Lübecker Compagnie-Lebens; sie selbst wollten mehr als eine einfache Compagnie sein und kein Anbau an andere ältere Gemeinschaften.

Als das Jahr der Entstehung der Schonenfahrer-Compagnie wird das Jahr 1378 angenommen[1]). Wären die in der Denkschrift an den Rath gegebenen und unwiderlegt gebliebenen Darstellungen richtig[2]), so würde mit dem Jahre 1427 der äusserste Zeitpunkt gegeben sein, von dem nur aufwärts die Entstehung der Compagnieen der Nowgorod-, Riga- und Stockholmfahrer gerechnet werden könnte, und dem entsprächen auch die ältesten Daten, unter denen das Lübecker Urkundenbuch die Rigafahrer erwähnt. Es wäre mithin nicht ausgeschlossen, dass ähnlich wie die Entstehung der späteren Alborgfahrer auch die der Rigafahrer gewesen sein könnte, dass sich eine innerhalb der Schonenfahrer-Gesellschaft bestehende Gemeinschaft von Kaufleuten, die nach Riga handelten, zu einer selbstständigen Gesellschaft und zwar als eine Zweigcompagnie aufthat, indem sie durch die Schonenfahrer-Compagnie ein eignes Statut und einen eignen Aeltermann-Vorstand erhielt. Der Bergenfahrer gedenken die gegenseitigen Denkschriften in diesem Streite mit keinem Worte. Feststehend ist, dass die Kaufleute-Compagnie unabhängig vom Schütting als eine Abzweigung von der Zirkelgesellschaft im Jahre 1450 entstand und zwar auf Anregung der Castorps, weil die Patricier an dem Handel der Stadt mehr wie bisher und selbstthätig theilnehmen wollten[3]).

1) Wehrmann, Das Lübeckische Patriciat, in den Hansischen Geschichtsbl., 1872, S. 113.

2) Im Jahre 1760 stellten die Schonenfahrer über ihr Verhältniss zu den anderen Compagnieen noch einmal einen „gründlichen Beweis" auf.

3) Wehrmann, Das Lübeckische Patriciat in den Hans. Geschichtsbl. 1872; ferner derselbe: Das Lübeckische Patriciat in der Zeitschrift des Vereins für Lüb. Gesch. u. Alterthumskunde 1888, Bd. 5, S. 299 u. 522 ff. Dass das Patriciat der Zirkelgesellschaft, so gering es an Häuptern im 18. Jahrhundert war, an seinen Vorurtheilen gegen den Kaufmannsstand festhielt, geht daraus hervor, dass als Ph. C. W. von Plönnies in die Zirkelgesellschaft aufgenommen werden wollte, ihm dies erschwert wurde, weil seine Vorfahren der Kaufleute-Compagnie angehört hatten. [Mittheilung von Herrn Staatsarchivar Dr. Wehrmann an den Verfasser.]

Die Frage, was unter dem „gemeinen Kaufmanne“ in Lübeck zu verstehen sei, wird sich zwiefach beantworten lassen. Dittmer dürfte das Richtige getroffen haben, wenn er hierunter jeden Kaufmann versteht, den das Band der Schonenfahrer in der eignen und in den Zweigcompagnieen umfasste. In diesem Sinne spricht die Schütting-Denkschrift vom 16. Juni 1681 von dem „gemeinen Kaufmanne“, der sich aller anderen Handlung als solcher, welche die Kaufmannsordnung vorschreibt, zu enthalten habe. Andererseits hat man aber auch unter dem „gemeinen Kaufmanne“ die Gesammtheit der Mitglieder oder „Brüder“ jeder einzelnen Compagnie zum Unterschiede von ihren Aeltesten zu verstehen; im Sinne dieses Unterschiedes unterzeichnen die Rigafahrer ihre Beschlüsse und ihre Actenstücke sehr häufig als „Die Aeltesten und der gemeine Kaufmann“.

Indessen wenn sich jene Angaben der Schonenfahrer auch trotz des Widerspruchs der Kaufleute-Compagnie, der Nowgorod-, Riga- und Stockholmfahrer, der Gewandschneider und Krämer, die dem Schütting nichts mehr als seine schonische und dänische Handlung zuerkennen wollten, im übrigen aber die gemeinsame Berathung aller Brüderschaften mit dem Rathe als das einzige „Directorium“ ansahen [Nr. 85], als richtig erweisen mögen[1]), so wird man immerhin noch von dem geschichtlichen Ursprung und dem Wortlaute der Urkunden die Geltung des practischen Lebens zu unterscheiden haben. Wie nämlich schon im Allgemeinen der Streit mit den Hispanischen Collecten und der wiederholte Antrag der Compagnieen beim Rathe auf Errichtung eines Admiralitäts-Collegiums, als einer leitenden Behörde für Handel und Schifffahrtsfragen [Nr. 85], den Beweis liefern, dass man sich in den Kreisen der übrigen Kaufleute der Wortführung der Schonenfahrer nicht mehr in allen Dingen fügen wollte, so tritt uns nach allen ihren Ueberlieferungen besonders auch die Rigafahrer-Compagnie in ihrer ganzen innern und äussern Thätigkeit als ein ungemein selbständiges und unabhängiges Collegium entgegen, so dass, wenn sich die Thätigkeit der anderen Compagnieen ähnlich gestaltet hat, der Primat der Schonenfahrer den einzelnen Genossenschaften doch thatsächlich Raum genug für eine selbständige und unabhängige Wirksamkeit übrig gelassen haben muss.

Allem Anscheine nach verschafften sich grade die Rigafahrer Ansehen und Geltung genug, um ihre Unabhängigkeit auch dem Vorrang der Schonenfahrer gegenüber nicht nur für ihre speciellen, sondern auch für die Gesammtinteressen des Lübeckischen Handels geltend zu machen. Sie nahmen an dem öffentlichen Leben der Vaterstadt, namentlich im

---

1) Noch das Statut der Rigafahrer-Compagnie vom Jahre 1827 schrieb jedem Mitgliede den zuvorigen Einkauf in die Schonenfahrer-Gesellschaft für seinen Eintritt vor. Vergl. zweiten Abschnitt, Kap. I.

Bunde mit den Nowgorodfahrern, einen regen Antheil und ihre Acten enthalten mannigfache Beweise dafür, dass sie in wichtigen Fragen, welche die auswärtige Politik, Abänderungen der Verfassung, Handel, Verkehr und Handwerk betrafen, unter den kaufmännischen Verbindungen eine tonangebende Rolle spielten.

II. Kapitel.

Das Archiv der Rigafahrer-Compagnie.

Der Schriftennachlass der Compagnie, welcher bei ihrer Auflösung im Jahre 1850 zusammen mit ihrem damaligen Vermögen der Kaufmannschaft und ihrem Organe, der Handelskammer, überwiesen wurde, besteht aus einer Sammlung von Decreten und anderen Schriftstücken des Rathes, aus Correspondenzen mit anderen Compagnieen, aus Vortrags- und Rechnungsbüchern, Gerichtsacten, sehr zahlreichen notariellen Urkunden u. s. w. Freilich erweist sich für die Bearbeitung der Verlust der ältesten Schriftstücke, namentlich der ältesten Protocoll- und Rechnungsbücher, als ein empfindlicher Mangel, sodass vielfach nur Combinationen und Rückschlüsse aus den späteren Acten über die Lücken hinweghelfen können. An zusammenhängenden Materialien weist das Archiv der Gesellschaft auf:

1. Contorrechnungen aus den Jahren 1606 bis 1613, zusammengestellt und balancirt von den Erben des verstorbenen rechnungsführenden Frachtherrn Jochim von Senden.

2. Auszüge aus dem Contorbuche, welche sich auf die Jahre 1689, 1690 und 1691 beziehen.

3. Ein Rechnungsbuch von 200 Seiten, welches mit dem Jahre 1739 beginnt und mit dem Jahre 1759 schliesst.

4. Ein „Protocollbuch des Rigischen Comptors", in welchem die letzte Sitzung vom 2. Dezember 1797 datirt ist.

5. „Protocolle des Rigafahrer-Collegii", angefangen im Januar 1797, schliessend mit dem Protocoll vom 24. August 1821.

6. „Protocoll des Rigafahrer-Collegii", angefangen im Januar 1822 und reichend bis zum 17. Dezember 1833.

7. „Protocoll des Rigafahrer-Collegii", am 3. Januar 1834 beginnend, reichend bis zum 2. October 1845.

8. „Ein Protocollbuch, welches mit dem Protocoll vom 23. October 1845 beginnt und mit dem Protocoll vom 14. Juli 1848 schliesst.

9. Ein „Administrationsbuch der Rigafahrer", welches 1848 beginnt.

Ferner enthält das Archiv:

10. In „braun leder" gebunden: „Gerechtsame der Mengstrassen Kloster Träger".

11. In gleichem Einbande: „Vortragsbuch im Rigafahrer-Collegium". Es beginnt mit der Sitzung vom 3. April 1829 und schliesst mit der Sitzung am 14. August 1841.

12. In gleichem braunen Ledereinbande: „Vortragsbuch im Rigafahrer-Collegium". Es beginnt mit der Sitzung am 9. October 1841 und schliesst mit den letzten Sitzungen des Jahres 1850, in welchen die Auflösung der Compagnie beschlossen wurde.

13. Eine Sammlung von Lübecker Privilegien, Zoll- und anderen Ordnungen, Recessen etc. Sie beginnt mit dem Privileg Kaiser Friedrich I.

14. Die Siegel der Compagnie.

Ausserdem ist ein reicher Schriftenwechsel des Contors mit den anderen Compagnieen, mit Lübecker und auswärtigen Behörden, Sammlungen von Decreten, Gesetzen, Denkschriften, commerziellen, politischen und gewerblichen Inhalts aus der Zeit von 1582 bis 1850 vorhanden.

Eine Ergänzung finden diese Archivalien in den betreffenden Acten des Lübecker Staatsarchivs, die sich hauptsächlich auf Verhandlungen zwischen dem Rathe von Riga und dem von Lübeck über gemeinsame politische und commercielle Angelegenheiten beziehen.

Zu den bemerkenswerthesten der erhaltenen Zeugnisse aus der Geschichte unserer Compagnie gehört ein Notariats-Protocoll vom Jahre 1701 [Nr. 91]. Diesem Protocoll zufolge waren die Prahmherren vom Stockholmischen, Revalschen, Bergischen und Rigischen Lehn die Stifter der Tafelgemälde im Schiffergesellschaftshause, die sich hier zur Linken des Eingangs über dem Paneel befinden. Der Notar Johannes Wagner hatte am 14. April 1701 über die Einrichtung und den Schmuck des Schiffergesellschaftshauses einen getreuen Befund aufzunehmen und bei dieser Gelegenheit konstatirte er in Gegenwart eines ihm beigeordneten zweiten Notars, dass sich eingangs des Hauses zur rechten Hand an der Wand von dem Fenster an der Strasse rechts beginnend über der Paneelung eine „Schilderei" in mehreren Tafeln angebracht befinde, bei welcher unten an der Ecke links „in einem kleinen viereckigen Felde und in einer Zeile von einem Ende bis an das andere Ende der Malerei nach dem Fenster zugehend", die folgende Inschrift den Ursprung der Wandgemälde nachweise: „1625. Die Prahmherren der vier Lehne des Holmischen, Revalschen, Berger und Rigischen Lehns haben diesem Hause und der ganzen Brüderschaft zu Ehren diese Tafeln malen lassen, von

denen das Berger Lehn abfällig geworden ist". Als Stifter nennt das Protocoll die Prahmherren: Evert Voss, Detmer von Dam, Hans Walssleve, Claus Schart, Hans Bruns, Hans Stücke und Hans Rode. Diese Ueberlieferung ergänzt somit die Besprechung der Wandgemälde im Schifferhause von Dr. Theodor Hach, der darauf hingewiesen hat, dass die Sprüche, die sich als Inschriften unter den Gemälden befinden und sie erklären, bereits in einem 1564 erschienenen Buche enthalten sind, welches den Titel führt: „Wol gerissnen und geschnidten Figuren Auss dem neuwen Testament. Zu Lyon. Durch Hans Tornesius MDLXIIII"[1]).

Das Protocoll schildert dann des Weiteren die Lage und das Aussehen der einzelnen Gelage, ihren Wappenschmuck, die Bildhauerarbeit und die Verbindung der Bänke mit den „Docken", welche den Eingang zu den einzelnen Gelagen einer Pforte ähnlich einschliessen. Hierbei findet sich auch ein Abschnitt über das Rigische Gelag, das neben dem Stockholmischen und an dem zur linken Hand befindlichen freien Durchgang liegt. Gleich den anderen zeigt auch dieses die roth angestrichenen schweren eichenen Tische mit den dazugehörigen hochlehnigen Bänken[2]) und den Docken, die zweimal das Rigische Wappen auf zwei Schildern und am Ende des Gelages noch einmal in Holz ausgehauen tragen. Das Wappen zeigt die gekreuzten Schlüssel mit einem kleinen rothen Kreuze darüber in weissem Felde. Ueber eine frühere andersartige Farbe und Zeichnung der Schilder wird in diesem Protocoll nichts berichtet, sodass, wenn Baron Bruiningk beklagt[3]), dass die ehemaligen Farben des Rigischen Stadtwappens anders gewesen, als seit dem „Diploma nobilitatis" vom Jahre 1660 und nicht festgestellt sind, in den Angaben des Protocolls vielleicht die gesuchten Farben des Rigaer Stadtwappens überliefert worden sind.

Das für die Geschichte der Compagnie bemerkenswertheste an diesem Gelage, was auch dem Notar Johann Wagner der Hervorhebung besonders werth schien, ist die Jahreszahl 1535, welche sich an einem grossen starken Holzpfeiler, mit welchem das Gelage verbunden ist und der die Decke des Hauses trägt, eingemeisselt findet. Schon in jener Zeit, so bezeugt uns das Protocoll, wurde diese Jahreszahl dahin gedeutet: dass, weil „die rigische Gelage an diesem Pfeiler feste gemachet, diese

1) Theod. Hach, Die Gemälde im Hause der Schiffergesellschaft zu Lübeck in der Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Gesch. u. Alterthumskunde Bd. 4, Heft 2 S. 137.

2) Gegenwärtig fehlt die Farbe. Das Holz der Tische und Bänke zeigt sich farblos und glatt geschliffen, wenn auch Spuren des ehemaligen rothen Anstrichs noch deutlich wahrnehmbar sind.

3) Bruiningk, Das Haus der Schiffergesellschaft in Lübeck, in den Sitzungsberichten der Gesellsch. f. Gesch. u. Alterthumsk. d. Ostseeprovinzen Russlands. 1890. S. 106.

Gelage in eben demselben Jahre mit dahin gesetzet seyn". Wenn diese Deutung richtig, wenn wirklich das Gelage, vielleicht als eine Stiftung der Rigafahrer, von Anfang an mit dem Holzpfeiler verbunden worden wäre, so würde die Jahreszahl 1535, welche an dem Pfeiler des Gelages auch heute noch zu lesen ist, den Beweis liefern, dass zu dieser Zeit eine organisirte Vereinigung von Riga-Kaufleuten bestanden habe.

Nur sehr wenige andere ähnliche Ueberlieferungen finden sich daneben in den Acten. Im Jahre 1611 hatte das Contor Anlass, sich in einer Eingabe an den Rath wegen wiederholter Uebergriffe der Holmischen Frachtherren bei der Ausladung schwedischer Güter, die über Riga in Lübeck eintrafen, zu beklagen[1]). Die Holmfahrer hatten sich beschwerdeführend an die Wette gewandt und diese hatte die Ausladung der Güter am Rigischen Prahm verboten. In ihrer Eingabe an den Rath betonen die Rigafahrer, dass es „von Alters gebräuchlich gewesen sei, dass die Rigafahrer sowohl als die Stockholm- und Naugardfahrer ihre sonderbare Lehen und Gerechtigkeiten gehabt und jeglicher Theil die ankommenden Güter durch seine eignen dazu verordneten Prahmherren habe bearbeiten und aufführen lassen. Trotzdem unterständen sich die Holmfahrer, die Ausschiffung unseren Prahmherren zu verwehren". Weiter suppliciren sie dann: „Ausserdem ist zu beachten, dass wir uns unsere Freiheit und Gerechtigkeit, die wir von Alters und länger denn seit hundert Jahren gehabt haben, erhalten möchten, da wir für sie ohnehin hier zu Lübeck wie auch zu Riga grosse Opfer bringen müssen". Hierin wäre somit ein Zeugniss für einen noch älteren Bestand der Compagnie gegeben, sofern die „100 Jahre alte Freiheit und Gerechtigkeit", wie sie von den Holmfahrern bestritten wurde, wörtlich zu verstehen ist.

Leider ist mit den ältesten Acten das wichtigste Document, das erste Contorbuch, verloren gegangen, woraus vielleicht mancher bedeutsame Aufschluss zu erhalten gewesen wäre. Immerhin bieten die Archivalien einen kleinen Ersatz dafür, indem sich in den Acten eines Prozesses, den die Schiffergesellschaft mit den Rigafahrern wegen der Anstellung eines nichtzünftigen Schiffers zum Prahmschreiber mehrere Jahre hindurch führte, einige Mittheilungen über das angeblich älteste Contorbuch finden, wobei allerdings auffällig erscheint, dass dieses „alte Buch", welches in den Acten von einem „neuen" Contorbuch unterschieden wird, ausschliesslich die Zeit von 1576 bezw. 1580 bis 1620 umfasst, sodass gegenüber jener letzten Mittheilung eine Differenz von 60 bis 70 Jahren unaufgeklärt bleibt. Demgemäss heisst es auch bei Gelegenheit einer Aushändigung des ältesten Contorbuches in einem Schreiben der Schiffer-Aeltesten an den

1) Wahrscheinlich aus Schiffen, die vor den schwedischen Ausliegern geflüchtet, in Riga Schutz gesucht und umgeladen hatten.

Rath vom 12. September 1703: *„Indem selbiges Buch nur ao. 1576 angefangen und bifs Anno 1620 continuiret worden ist, müssen nothwendig annoch andere Bücher vorhanden sein, welche vor Anno 1576 geschrieben und nach Anno 1620 seyn gehalten worden, zumahlen da nicht praesumirlich were, dafs sie, die Rigafahrer, vor undt nach solcher Zeit keine Bücher solten gehalten haben“*. Für die Folgezeit edirte das „Contor“, wie sich die Compagnie mit Vorliebe nennt, einem Auftrage des Rathes gemäss das „neue Buch“, verneinte aber für die ältere Zeit das Vorhandensein jedweder Schriften.

Der Streit selbst ist wegen der Einblicke, die er in das Verhältniss der beiden Gesellschaften und in das innere Leben unserer Compagnie gewährt, lehrreich genug, um nach den hier in Betracht kommenden Hauptmomenten kurz erzählt zu werden.

Die Schiffergesellschaft hatte am Tage nach der Wahl eines Bootsmannes Hermann Helms zum Prahmschreiber im Jahre 1699 in ihrem Hause am Kaufberge ein notarielles Protocoll aufmachen lassen, worin sie bei dem Rathe gegen diese Wahl Verwahrung einlegte[1]), weil seit Menschengedenken, wie der Protest begründete, zu diesem Amte nur ein ausgefahrener Schiffer und Mitglied der Schiffergesellschaft berufen worden sei. Die Schiffergesellschaft liess ihre ältesten Mitglieder durch einen Notar vernehmen und so wurde auch von diesen alten Schiffern, die „50 Jahre und länger zur See gefahren hatten“, bezeugt dass bei Vergebung dieses Dienstes *„alle Zeit auf einen Lübeckischen Schiffer reflexion gemacht, der der Stadt onera lange Jahre getragen undt viel Müh undt Arbeit zur See ausgestanden. Helmfs aber ist weder lübeckischer Schiffer noch ein Bruder in der Schiffergesellschaft gewesen“*. Deshalb, so forderten sie, möge durch den Rath die Wahl cassirt werden. In Verfolg dieser Klage, welche in einem langwierigen Prozesswege viele Zwistigkeiten zwischen den Schiffern und den Rigakaufleuten herbeiführte, wurde dem Contor vom Rathe auferlegt, nach ihrem Contorbuche darzuthun, dass die Wahl des Hermann Helms keineswegs dem Herkommen zuwiderlaufe, sondern dass auch schon früher Nichtmitglieder der Schiffergesellschaft zu Prahmherren gewählt seien. Die Compagnie kam diesem Auftrage nach und der Prahmschreiber Hermann Helms wurde einstweilen bestätigt. Aber der Rath gab der Schiffergesellschaft Gelegenheit zu weiteren Beweisführungen, wozu die

1) Die Schiffergesellschaft hatte das Recht, von den Kaufleuten zu fordern, dass diese in Streitigkeiten mit ihren Mitgliedern zunächst vor ihrem Vorstande erschienen. So schrieb sie auf Anfrage an das Schonenfahrergelag in Rostock, dass „der Kauffmann auf ihre Vorlahdung vor ihr zu erscheinen schuldig ist“ (Wilh. Stieda, Aus der Praxis der Lübeckischen Schiffergesellschaft, Mittheilungen des Vereins für Lüb. Geschichte und Alterthumskunde, 5. Heft Nr. 1, S. 6).

Rigafahrer-Compagnie den Schiffern ihr Contorbuch vorlegen musste. Von diesem Einblicke machte die Schiffergesellschaft den ausgiebigsten Gebrauch, sie führte ihren Process weiter, wandte sich an die höheren Instanzen des Obergerichts und des Raths und rief schliesslich auf Grund mehrerer Rechtsgutachten, die sie von den juristischen Facultäten in Leipzig und Göttingen eingeholt hatte, das Reichskammergericht in Wetzlar an.

In dieser Veranlassung, als den Rigafahrern die „Edirung" des Contorbuches auferlegt wurde, erfahren wir, dass die Compagnie, wie erwähnt, von dem derzeitigen Contorbuche ein älteres Contorbuch unterschied, welches sie kurzweg das „alte Buch" nennt, und ältere Bücher nicht zu besitzen behauptete. Was die Rigafahrer in dieser Sache zu Protocoll gaben, mussten sie unter Eid thun; sie hatten *„in eventum juramento"* zu erhärten, dass sie *„nichts zur Sachen dienlich hinterhalten hätten"*. Während das ältere oder älteste Buch nur die Zeit von 1575 bis 1620 umfasste, begann das „zeitige Buch" mit dem Jahre 1620 und wurde erst 1739 gefüllt. Als die Compagnie im Jahre 1740 ein neues Buch anlegte, nahm hierauf auch der Anfang des Buches folgendermassen Bezug: „Nachdem das alte Buch wegen Einnahme und Ausgabe der Rigischen Frachtherrschaft, angefangen durch seeligen Johann Scholl im Jahre 1620 am 3. März, durch Herrn Collegen Berend Schröder 1739 den 26. Februar geendigt ist u. s. w., habe ich ein neues Buch angefangen, wozu der Höchste seinen Segen und seine Gnade mir und meinen Nachfolgern verleihen möge u. s. w." Unterzeichnet ist die Inschrift von dem wortführenden Aeltermann Johann Vredenhagen.

Bei der Hartnäckigkeit, mit welcher die Schiffer an ihren Ansprüchen festhielten, blieb es nicht aus, dass sie in die Vorlagen und Beweisstücke der Rigafahrer wiederholt Zweifel setzten und von ihnen auch wiederholt neue Gegenbeweise verlangten. So setzten sie auch im Jahre 1703 beim Rathe abermals durch, dass ihnen die Compagnie noch einmal ihre Bücher vorlegen musste. Recht ergötzlich schildert der hiergegen von letzterer erhobene Einspruch die erregte Stimmung der beiden Parteien. Nachdem die Schiffer in Lübeck sowohl als bei dem „allerhöchsten Gerichte" in Wetzlar abschläglich beschieden und verurtheilt worden, den Hermann Helms in ruhiger Possession vel quasi seiner Function zu lassen, könne den Rigafahrern das erneute Decret zur Herausgabe ihrer Schriften doch nur höchst überraschend kommen. Es ist doch nur, schrieben sie dem Rathe, „ein recht chicanöses und gewissenloses Petitum, dass sie aus blossem Frevel von neuem die Edition aller Bücher und Schriften verlangen, die wir am Contor haben". Die Compagnie hätte bisher genug gethan und ihr vornehmstes Contorbuch, das mit dem Jahre 1575 anfängt und bis zum Jahre 1620 reichet, den Schiffern ausgeliefert. Jetzt kommen

aber die Schiffer, weil es ihnen nicht gelungen ist, dem Contor einen Schiffer aufzudrängen, aus blosser Animosität und Bosheit und verlangen, dass die Compagnie sie weiter in ihren Büchern herumstöbern lassen solle. „*Wir wollen zwar*", heisst es weiter, „*ümb diesen unruhigen Köpfen auch hierin ihren bösen willen zu ersäthigen, alle übrige Bücher vorlegen, alſs die wir woll versichert, daſs sie darin eben sowenig, alſs in dem vorigen zu Behauptung ihres Intents finden werden: weil es aber über 30 Stücke sind, darin meistentheils solche Dinge begriffen, welche zu den Arcanis unseres Contoirs gehören, die wir den Schiffern zu propaliren und ins Maul zu hengen weder schuldig noch gemeinet sind, so kan solche Vorlegung der Bücher und Schrifften nicht anders alſs in praesentia Commissariorum geschehen*". Das Schreiben der Compagnie erklärte also dem Rathe, dass die Compagnie in anderer Form ihre Bücher nicht wieder herausgeben wolle, im übrigen wollte sie sich des genugthuenden Bewusstseins erfreuen, dass „Gottlob E. Hochw. Rath noch so viel Macht und Autorität in dieser guten Stadt habe, dass solche frevelmüthige Minitatoren in den Schranken des bürgerlichen Gehorsamst zurückgewiesen werden können".

Indessen trotz dieser energischen Abwehr musste das Contor sein Buch doch noch einmal in der Kanzlei der Schiffergesellschaft auslegen lassen. So decretirte der Rath am 5. März 1704.

Leider versagen alle übrigen Acten und Urkunden des Archivs für einen weiteren Anhalt zur Feststellung des Alters und der Begründung der Compagnie.

Zweiter Abschnitt.

Die Organisation der Rigafahrer-Compagnie.

I. Kapitel.

Die inneren Einrichtungen der Compagnie.

§ 1. Der Aeltesten-Vorstand und die Mitglieder.

Die inneren Einrichtungen der Compagnie waren in mehrfacher Beziehung die der anderen berufsgenossenschaftlichen Organisationen des Mittelalters. Die Compagnie hatte vier Aelteste oder Frachtherren, welche im Kreise der „Brüder" den Vorsitz führten, von denen einer das Amt des wortführenden Aeltermannes inne hatte. Zu den Obliegenheiten des letzteren gehörte die Protocoll- und Rechnungsführung. In seinem Hause befanden sich auch die „Contor-Lahden" mit dem Archive. Erst in späterer Zeit lag die innere Geschäftsführung des Contors in den Händen eines besonderen Secretärs, zu dem meistens ein Notar gewählt wurde. Der letzte Secretär der Rigafahrer war der Rechtsanwalt und Notar Dr. J. P. Crome, der sich durch seine commerciellen Schriften in Lübeck einen Namen erwarb. Crome war auch der letzte Verwalter des Archivs; aus seinen Händen ging es in die Verwaltung der Handelskammer über. In den älteren Acten deutet nichts auf eine besondere Secretariatshaltung. Nur ist aus mehrfachen Rechnungen ersichtlich, dass das Contor bei der Abfassung seiner Eingaben und überhaupt bei seinen Kanzleiarbeiten die Hülfe eines Notars in Anspruch nahm, wie sich andererseits auch die selbstthätige Arbeit der Aeltesten in den Acten häufig bemerkbar macht. Die Unterschrift der Compagnieen wechselt vielfach. Das einfache „Die Rigafahrer" oder „Rigafahrer" erscheint am gebräuchlichsten. Aber nicht selten treten dafür andere Bezeichnungen auf, so beispielsweise „*Ver-*

ordnete Frachtherren und Angehörige der Rigafahrer" oder „*die sembtliche Rigafahrer*" oder „*Sembtliche Aelteste unnd Brüder der Rigafahrer alhier*" oder die „*Eltesten und sämptlichen Rigafahrer*". Einmal, als die Rigafahrer im Jahre 1599 vom Rathe die Bestellung eines „Ausschusses der Bürgerschaft zur Abthuung gemeiner Beschwerden" forderten, heisst es im Anfange dieser Kundgebung: „*Wir verordnete Fracht-Herrn sampt dem gemeynen Kauffmann und Broderschop des Rigeschen Vahrwassers der Kai: und freien Reichs-Stadt Lübeck, thun kundt undt bekennen hiemit für jedermenniglich*".

Das Siegel der Compagnie zeigt das Rigische Wappen, zwei rothe Thürme im weissen Felde, zwischen denen sich die Stadtschlüssel kreuzen.

Ueber die Zahl der Mitglieder geben die Acten nur einen sehr unvollständigen Aufschluss. Immerhin lassen die Unterschriften der Schriftstücke und die Mitglieder-Verzeichnisse das Eine erkennen, dass die Zahl der Riga-Kaufleute in der älteren Zeit eine grössere als in der späteren Zeit war. Keineswegs wird hieraus aber auf eine Abschwächung der Handelsbeziehungen Lübecks mit Riga geschlossen werden dürfen. Die Erscheinung wird vielmehr richtiger auf folgende Weise zu erklären sein. Einmal werden die Unkosten der Handlung, die laufenden Ausgaben für Schreibgeld, Lager, Bearbeitung und Transport der Güter von und nach den Schiffen mit der Zeit den Nutzen beschränkt und das Geschäft bei kleinerem Umsatz in zahlreichen Händen vielfach unlohnend gemacht haben; die hierdurch bei Einzelnen frei gewordenen Geschäfte werden leistungsfähigeren und kapitalkräftigeren Kaufleuten zugefallen sein, so dass sich hieraus der für jede Zeit und ihre Anforderungen nach der Zahl der Geschäftsbetriebe natürliche Umfang der Mitglieder ergab, ohne dass der Lübecker Rigahandel hierdurch eingeschränkt wurde und zurückging. Noch in diesem Jahrhundert war es ein gewöhnlicher Vorgang, dass sich das russische Geschäft einer Lübecker Firma darauf beschränkte, dass einige wenige Schiffsladungen Hanf und Flachs auf Lager genommen, langsam bearbeitet und dann nach Holland und Spanien verkauft wurden. Das war ein Jahresumsatz. Auch der blühende Finnlandhandel mit seinen bedeutenden Umsätzen und seiner vielgestaltigen Waaren-Zusammensetzung liegt heute nur in den Händen einiger weniger Firmen. Sodann wird sich auch in Folge der zunehmenden Betheiligung des einfachen Commissions- und Speditionsgeschäfts an dem Verkehr mit Riga die Zahl der Firmen beschränkt haben, indem der zunehmende directe Verkehr des Inlandes und der einfache Umladehandel an die Stelle eines Theils des ehemals fast ausschliesslichen Eigenhandels traten, sodass auch hierdurch die Verladungen und der Umsatz viele Hände entbehrlich machte.

2. Aufnahme neuer Mitglieder. Das Statut der Compagnie. Versammlungsorte. Die Lade.

Die Aufnahme eines Mitgliedes in die Compagnie war nach den Bestimmungen der späteren Statuten an einen vorhergehenden Einkauf in das Schonenfahrer-Collegium gebunden, für den eine Gebühr von 52 Rthr. zu erlegen war. Leider fehlen über die Aufnahme und andere Verhältnisse der inneren Organisation der Compagnie ältere Beläge. Nur die späteren Acten enthalten die schon berührten Satzungen, betitelt: „Wegen Aufnahme eines Bruders im Rigafahrer-Collegium und die Statuten, so selbiger im Schonenfahrer-Collegium unterschrieben hat" [Nr. 95]. Die einleitende Bemerkung dieser Satzungen, dass sie, „weil sie noch nach dem alten Styl verfasst sind, jetzt einer Verbesserung bedürfen", lässt allerdings vermuthen, dass sich in ihnen der Hauptsache nach die alte und ursprüngliche Contor-Ordnung erhalten hat. Die Bestimmung über den voraufgehenden Einkauf in das Schonenfahrer-Collegium findet noch eine Ergänzung durch die weitere Vorschrift: dass „alle in die Compagnie eintretenden Brüder sich schriftlich verpflichten müssen, dass, falls sie zu einem anderen Collegium übertreten, sie trotzdem dem Rufe der Aeltesten des Schonenfahrer-Collegiums immer Folge leisten müssten". Es spricht hieraus deutlich der schon erwähnte Zusammenhang mit dem Schonenfahrer-Collegium, der Ursprung und die Entstehung der Compagnie als eines „Filial-Contors" des letzteren. „Wünscht ein oder mehrere Brüder des Schonenfahrer-Collegium in die Rigafahrer einzugehen", heisst es weiter, „so meldet sich der- oder diejenigen bey dem Wortführenden Aeltermann der Rigafahrer. Dieser mit den anderen Herren Aelterleuten haben allein zu bestimmen, ob sie denselben in das Rigafahrer-Collegium aufnehmen wollen oder nicht. Wird er aufgenommen, so geschieht dieses unentgeldtlich. Sollten sich aber erhebliche Ursachen ereignen, so stehet es den Herren Aelterleuten frey, ihn auch wieder unentgeldtlich aus dem Collegium zu entlassen. Er wird dann nicht mehr zu den Versammlungen eingeladen, denn solches ist der Modus seit einer langen Reihe von Jahren". Des Weiteren stellt das Statut eine Geschäftsordnung für die Versammlungen der Compagnie-Mitglieder auf; es spricht sich über die Einbringung von Anträgen, über das persönliche Verhalten der Mitglieder bei den Berathungen und bei den Abstimmungen aus und sieht Strafen für ein unbegründetes Fernbleiben von den Sitzungen vor. „Wer die Versammlungen dreimal versäumt", so wird im Art. 7 bestimmt, „soll keine Assistence finden und auf kein Officium Anspruch haben". Dass aber nichtsdestoweniger, vielleicht mehr in späterer als in früherer Zeit, die Sitzungen doch versäumt wurden, dafür spricht ein Protocoll vom 4. April 1739, nach welchem die Rigafahrer an diesem Tage beschlossen: „*Tobias Hornemann und Lewin*

Blohm andeuten zu lassen, weile der Erstere in vielen Jahren und der Letztere solange er in Collegium angenommen, auff alle vorhin ergangene Citation noch niemahlen erschienen, desfals dieselben auff der negsten Citation nicht erscheinen, würden sie beide sodan gänzlich excludiret sein und bleiben". In der nächsten Sitzung am 7. April fehlten jedoch die Beiden wiederum. Ein weiteres Protocoll vom 23. April verzeichnet nur Tobias Hornemann, während Levin Blohm den Sitzungen überhaupt nicht mehr beigewohnt hat.

Ein eignes Compagniehaus, wie es die Schonenfahrer in ihrem Schütting, und wie es die Bergen- und Nowgorodfahrer besassen, haben die Rigafahrer allem Anscheine nach nie gehabt. Wohl aber lässt sich manchen Schriftstücken entnehmen, dass die Aeltestenstube des Schonenfahrer-Schüttings von den Rigafahrern zu Versammlungszwecken vielfach benutzt wurde. „Im Jahre 1606 den 24. September", so führt ein Bericht der Rigafahrer an, welcher von der Beschlagnahme Lübecker Schiffe durch Herzog Karl von Schweden handelt, „haben die Rygischen Frachtherren auf Wunsch eines Erb. Hochweisen Rathes in dem Schonenfahrer-Schütting eine Zusammenkunft gehabt und hierzu durch unsere Prahmherren alle Rigischen Kaufleute, die dem Collegium angehören, auf den Glockenschlag eins einladen lassen". In den Contor-Rechnungen des 1613 verstorbenen Frachtherrn Jochim von Senden sind 4 und 8 ß regelmässige Ausgabe an die *„fruwen in den Schonefahrerschütting wegen unser thosamenkümpst"*. Nach den Protocollen, welche aus dem 18. Jahrhundert erhalten sind, ist die Aeltestenstube im Schütting auch zu dieser Zeit der häufigste Versammlungsort unserer Compagnie[1]). *„Am . . . ist das Collegium der Rigafahrer"*, so heisst es gewöhnlich Eingangs der Protocolle, *„in den Schonenfahrer-Schütting beysahmen gewesen und convociret worden auff der Eltesten Stube"*. Die Contor-Rechnungen aus dieser Zeit weisen demgemäss ebenfalls für das Reinigen der Aeltesten-Stube im Schonenfahrer-Schütting oder für das „Einhitzen" eine Ausgabe von gewöhnlich 6 bis 12 ß nach. Erst später, nachdem die anfänglich auf dem Markte abgehaltene Börse im alten Gewandhaus neu eingerichtet worden war [1673], wurden die Versammlungen der Compagnie im Börsengebäude und zwar in einem kleinen Seitenzimmer zur Rechten des Haupteinganges abgehalten. Die Zusammenkünfte der Aelterleute fanden, wie

1) Die Schonenfahrer erwarben im 17. Jahrhundert das Haus Mengstrasse Nr. 18 und verlegten hierher ihren Schütting, wo er dauernd verblieb. Im östlichen Seitenflügel war das Versammlungszimmer des Collegiums, in welchem auch die öffentlichen Verkäufe von Häusern und Schiffsparten vorgenommen wurden. Eine Treppe höher lag das Zimmer, in welchem die Aelterleute des Collegiums und die der anderen Compagnieen zusammen kamen. [Mitth. d. V. f. Lüb. Gesch. u. Alterthumskunde, 4. Heft, S. 59/60.]

aus den Acten des erwähnten Schiffer-Processes hervorgeht, wiederholt in der Wohnung des Aeltesten statt. Die hier befindliche Lade war das Secretarium der Compagnie; in ihr wurden die Bücher, das Archiv und die Petschaften aufbewahrt. Im Jahre 1706 „zeigen die Rigafahrer unter dem 15. Februar Einem Ehrb. Rath unterdienstlich an, dass sie einen grossen Kasten, worin alle Briefschaften ihres Conthors bewahret seyn, den Schiffern und ihren Advocatis präsentirt hätten". Aehnliche Mittheilungen von einem „Kasten", unter dem die „Lade" zu verstehen ist, kommen öfters in den Acten vor. Da im Laufe der Zeit eine Lade für das Archiv nicht ausreichte, wurden mehrere Laden angeschafft; die Rechnungslegung bucht beispielsweise unter 1739, Febr. 27.: *„Per drei Contor-Lahden nach meinem Hause zu bringen an d. H. Coll. Berend Schröders Medgens nach alten Gebrauch zahlt 3 Mark";* Herr Berend Schröder war bis Febr. 26. wortführender Aeltester gewesen und gab, da ihm Herr Johan Vredenhagen folgte, die Laden an diesen ab.

Auch die anderen Compagnieen, namentlich wenn es sich um Fragen des allgemeinen Commerciums handelte, hielten ihre Berathungen im Schütting ab. Nach einem Protocoll vom 29. Juni 1627 tagten hier beispielsweise aus Anlass der bevorstehenden Reise eines Lübecker Gesandten nach England die Vertreter aller sechs Compagnieen, der Schonen-, Naugard-, Bergen-, Riga-, Holm- und Spanienfahrer mit einem Vertreter der Dröge zusammen. Oefters fanden die gemeinsamen Sitzungen der Compagnieen auch in der grossen Commissionsstube des Rathes im Rathhause statt.

II. Kapitel.

Das Lehn der Compagnie an der Ober-Trave.

§ 1. Der Prahm.

Eine wichtige Obliegenheit der Compagnie bildete die Unterhaltung und Verwaltung ihrer Einrichtungen am Hafen, die dem Handelsbetriebe und der Schifffahrt der Brüder dienten. Es lag hierin zugleich ein Stück Vermögensverwaltung der Gesellschaft. Der Staat überliess auch im Mittelalter keineswegs den Kaufleuten allein die Beschaffung der Einrichtungen und Betriebsmittel für Schifffahrt und Handel. Im Jahre 1464

wurde, wie es ähnlich in Danzig geschah[1]), die Erhebung eines Pfahlgeldes von allen ankommenden Schiffen eingeführt, damit aus diesen Mitteln die Aufwendungen der Stadt für ein neues Pfahlwerk in Travemünde gedeckt werden konnten. Im Jahre 1541 wurden zum ersten Male mit den in Danzig erfundenen Schlammmühlen Versuche zur Austiefung des Fahrwassers im Strome angestellt. Seit 1609 beschäftigte sich der Rath erneut mit der Vertiefung und Reinigung des Travenstromes, namentlich des Breitlings, eines Theiles der Untertrave ansserhalb der Stadt, ohne dass freilich das Ziel, die Herstellung eines leistungsfähigen Seeweges von Lübeck bis zur Ostsee, erreicht wurde.

Hingegen überliess die Stadt den Kaufleuten allein die Aufsicht über den Empfang, die Löschung und Beladung der Schiffe nebst der Beschaffung der hierzu erforderlichen Einrichtungen und der Erhebung von Abgaben, ferner die Anstellung von Prahmschreibern und die Ordnung des Träger- und Rollfuhrwesens.

Der Hafen des 16. und 17. Jahrhunderts war in die „Lehne" der einzelnen Compagnieen aufgetheilt, indem ein jedes Lehn einer jeden Compagnie aus einem eignen Lade- und Löschgestade mit dem dazu gehörigen Prahm und Schauer bestand, so dass eine Gliederung und Theilung des Verkehrs, wie sie in der Kaufmannschaft nach den geographischen Hauptrichtungen bestand, so auch hier am ganzen Hafen in der Benutzung seines Fahrwassers gleichsam bildlich zum Ausdruck kam.

Auch in Travemünde waren Prähme stationirt, weil die Plate bei der Einfahrt in die Trave so versandet war, dass die ohnehin nur kleinen Fahrzeuge vielfach auf der Rhede leichtern und ihre Ladung an die ihnen entgegengeschickten Leichterprähme abgeben mussten[2]). Ein zweiter Theil der Ladung musste häufig noch in der Herrenwik gelöscht werden. Die Bullen[3]) und Schauerprähme folgten dann den traveaufwärts an die Stadt gehenden Schiffen und ebenso wurde umgekehrt den aussegelnden Schiffen ein Theil der Frachten in Prähmen oder Bordingen nach der Herrenwik oder bis auf die Rhede vor Travemünde nachgeschleppt. Der dergestalt auf dem Strome bestehende Leichterdienst war nach Güter-Taxen genau geregelt, wie es die Tarife unserer Compagnie aus den 20er Jahren des 17. Jahrhunderts und vom Jahre 1636 erkennen lassen [Nr. 52].

1) Wilh. Stieda, Schifffahrtsregister, in den Hansischen Geschichtsblättern 1885, S. 77.

2) Dieser Uebelstand hat sich bis in die 30er Jahre unseres Jahrhunderts erhalten und demgemäss waren der Lübecker Seeschifffahrt bis zu dieser Zeit die mittelalterlichen kleinen Verhältnisse vorgeschrieben. [Siehe IV. Abschnitt, Kap. IV.]

3) Vgl. A. Breusing im Jahrbuch d. V. f. ndd. Sprachforschung 5, S. 3.

Die Rigafahrer hatten ihr Lehn an der Obertrave vor der Mengstrasse. Hier lag ihr Prahm, der die eigentliche Geschäftsstelle der Compagnie war und von dem Prahmschreiber bedient wurde. Der Prahm war ein starkes an dem Ufer vertautes Floss, an dem die Schiffe luden und löschten und der sich gewissermassen, weil Quais und feste Bollwerke fehlten, als ein schwimmendes Lösch- und Ladegestade darstellte[1]). Der Prahm hatte ein Geländer und trug die Prahmschreiber-Bude, während am Lande der Schauer stand. Eine besonders grosse Lösch- und Ladefläche dürfte er den Schiffen nicht geboten haben, denn noch ein Wettebescheid aus dem Jahre 1725 schrieb vor, dass, wenn mehrere Schiffe an dem Prahme anlegen wollen, „eins auf das andere zu warten habe". Ueber die Befrachtung der Schiffe wurde am Prahm sorgfältig Buch geführt; der Prahmschreiber notirte die Schiffe, den Namen des Schiffers sowie die Güter, und erhob für das Contor die Lastgebühr und das Contorgeld. Mit den Trägern und Karrenführern bestanden Verträge, auf Grund derer nach dem vereinbarten Tarife für jede Waarenart die Bearbeitung und der Transport nach dem Packhause, der Waage und nach den Buden und Häusern der Kaufleute erfolgte, in welchen letzteren sich vielfach bis heute noch im Erdgeschosse die alten Lagerräume erhalten haben. Eine ähnliche Organisation bestand auch bei den anderen Compagnieen und mehrfach sehen wir auch die Rigafahrer in ihren Verträgen mit den Trägern mit anderen Compagnieen vereinigt. Wie die Compagnieen selber die ihnen an dem Gesammthandel und Verkehr zustehenden Sonderrechte ängstlich hüteten, so trat eine solche Scheidung der Interessen auch innerhalb der Trägerschaften hervor, deren jede einzelne an den Arbeiten auf den verschiedenen Prähmen einen in ihren „Ordnungen" festgesetzten und nach den Güterarten genau geregelten Antheil hatten. Doch so sorgfältig geordnet und vertheilt alle Rechte erscheinen, so wurde doch nichtsdestoweniger um die gegenseitigen Forderungen mitunter recht lebhaft gestritten. Unser Archiv enthält zahlreiche Beschwerden und Eingaben namentlich der Holmfahrer und deren Träger gegen die Rigafahrer und die Mengstrassen-Klosterherren

---

1) Aus neuerer Zeit berichtet Brehmer in seinen Beiträgen zur Geschichte Lübeckischer Häuser, dass in der Trave fünf niedrige Prähme lagen, die ihre schmale Seite dem Gestade zukehrten. An ihnen konnten zur nämlichen Zeit je drei Schiffe anlegen, nämlich eins an jeder der beiden Langseiten und eins an der schmaleren, der Mitte des Flusses zugekehrten Seite. Von diesen Prähmen lagen der Rostocker unterhalb der Braunstrasse, der Stockholmer oder Norrköpinger Prahm unterhalb der Fischstrasse, der Wismarsche unterhalb der Alfstrasse, der Petersburger zwischen Alfstrasse und Mengstrasse und der Rigaer Prahm unterhalb der Mengstrasse. Die letzteren beiden gehörten dem Nowgorodfahrer- resp. dem Rigafahrer-Collegium, die drei ersteren verschiedenen Träger-Corporationen. Diese traten ihr Eigenthum gegen eine ihnen gewährte Entschädigung 1853 an den Staat ab. [Mittheilungen des Vereins f. Lüb. Gesch. u. Alterthumskunde, Heft 4, S. 141.]

nebst den Entscheidungen und Decreten des Rathes und der Wette, die einen lehrreichen Einblick in die Sorgen des Tages in diesem Kreise, in das Kleinleben am Hafen und in die Organisation seiner Arbeit und seines Verkehrs gewähren.

§ 2. Die Einnahmen der Compagnie aus den Abgaben am Prahm. Prahm- oder Contorgeld. Schreibgeld.

Die Verwaltung des Prahms, der Schreibdienst und die Erhebung der Abgaben an den Schiffen bildeten für die Compagnie einen wichtigen Dienstzweig. Das Contor lebte vorherrschend von jenen Einnahmen und wenn ihm auch ab und zu Stiftungen oder andere private Zuwendungen seiner Mitglieder zu Hülfe kamen, so lässt doch schon der Umstand, dass die Abgaben später erhöht wurden, darauf schliessen, dass man auf die Erträge vom Prahm im Wesentlichen angewiesen war. Trotz aller Sparsamkeit in der Verwaltung der Einkünfte war eine gute Bilanz doch nur selten. Erst später, im 18. Jahrhundert, besserten sich die Einnahmen der Compagnie, als regelmässige Zuschüsse aus den Spanischen Collecten hinzutraten, sodass sich sogar ein Kapitalstock ansammelte, der im Jahre 1847, kurz vor der Auflösung der Compagnie 13837 Mark lüb. betrug[1]) [Nr. 97].

Die eigentliche Schiffsabgabe am Prahm war das „Prahmgeld" oder das „Contorgeld", welches von jedem Rigischen Schiffe, das am Prahm abgefertigt wurde, ohne Rücksicht auf Raumgehalt und Fracht erhoben wurde. Es fehlen leider Angaben über den Satz, nach welchem die Gebühr in der älteren Zeit berechnet wurde; eine in den Rechnungen des Frachtherrn Jochim von Senden erwähnte, im Jahre 1607 beschlossene neue „Ordnung des Prahmgeldes" hat sich im Archive nicht erhalten. Wahrscheinlich aber waren die Abgaben in der früheren und in der späteren Zeit dieselben. In einem Schreiben der Rigafahrer-Aeltesten an den Rath vom Jahre 1706[2]), wird darüber Klage geführt, dass zwar der Schreiber Helms nach dem Spruche des Kammergerichts wieder in sein Officium eingesetzt sei, ihm aber bis zur Stunde die Schiffer sein „gebührend Lohn" noch vorenthielten, und dabei heisst es folgendermassen: „jedes Rigisch Schiff muss dem Contor bezahlen einen Thaler und dem Prahmschreiber sein Schreibgeld". Dieser Satz von 1 Thaler oder 3 Mark ist derselbe Satz, nach welchem in allen Rechnungsbüchern des 18. Jahrhunderts die Einnahmen am Prahme berechnet werden und der auch in dem Buch-Auszuge aus den Jahren 1689 bis 91 wie folgt nach-

1) Ausschliesslich 4800 Mark, die den 12 Trägern gehörten und von der Compagnie verwaltet wurden.

2) Bei den Acten des Processes der Compagnie mit der Schiffergesellschaft.

gewiesen wird [Nr. 96]: Von dem Prahmschreiber Hans Jancke für 5 Schiffe, so noch im vorigen Jahr von Riga gekommen, empfangen als: 1689 am 1. März von 5 Schiffen 15 Mark, am 1. März von 4 Schiffen 12 Mark, ferner am 12. Juli von Hans Jancke für 6 Schiffe 18 Mark, am 12. Juli von Hinrich Klön für 7 Schiffe 21 Mark, am 15. October Hans Jancke für 5 Schiffe 15 Mark, am 11. November von Hinrich Kloen für 5 Schiffe 15 Mark, sodass die Gesammtbucheinnahme des Contors im Jahre 1690 aus dieser Gebühr 96 lüb. Mark[1]) betrug[2]). Ganz ebenso wird in den Rechnungsbüchern aus dem 18. und 19. Jahrhundert das Contorgeld mit 3 Mark für Schiff und Schiffer berechnet. Beispielsweise findet sich in der Contorrechnung für das Jahr 1740 das Prahmgeld von 14 Schiffen wie folgt vereinnahmt:

„Ao. 1740 d. 2. Jan. habe vor 9 schiffen von den Prahmschreiber Mich. Hasche empf. an Last- und Contor-Geld, als von Nr. 28 bis 31 laut Rechnung	Lasten.	Contor-geld.	ℳ	ß	₰
Nr. 23 Gregorius Pirrefitz v. Riga . .	11	3			
„ 24 Marcus Draguhn v. Riga . . .	41	3			
„ 25 Gadert Weissenstein v. Riga . .	68	3			
„ 26 Hass Knoop v. Pernau	10	—			
„ 27 Matth. Seettam v. Pernau . . .	4	—			
„ 28 Jacob Peterssen v. Pernau . .	8	—			
„ 29 Jacob Küesch v. Riga	31	3			
„ 30 Jürgen Küesch v. Riga	42½	3			
„ 31 Hans Seelender v. Riga . . .	65	3	18	—	—
	280½ à 1½ ß		26	4	9
Summa			44	4	9

Noch habe d. 5. Februar 1740 von Mich. Hasche Prahmschreiber empf., alss	Last.	Contor-geld.	ℳ	ß	₰
Nr. 32 Bohne Wolffsen v. Riga . . .	24¾	6			
„ 33 Nicol. Burmester v. Riga . . .	21	3			
„ 34 Johan Andr. Peterssen v. Riga .	72	3			
„ 35 Thomas Meynertz v. Riga . .	90½	3			
„ 36 Hinrich Thee v. Riga	58	3	18	—	—
Lastgeld per	266¼ à 1½ ß		24	15	—
Summa			42	15	—

1) Seit dem Jahre 1573 galt der Werth des Speciesthalers 32, später 48 und vom Jahre 1727 bis 1973 60 Schillinge [Curtius, Neuere Münzen im Anhange der Geschichte Lübecks von Max Hoffmann].

2) Die zahlenden Schiffer, von denen einzelne mehrere Reisen gemacht hatten, waren: Tännies Tode, Hans Schwartz, Martin Meyer, Klaus Koil, Heinrich Schröder, Jochim Gätgens, Detleff Seeland, Jürgen Jonassen, Johann Froböse, Martin Dragun, Hinrich Meyer, Hinrich Holtfreter, Marcus Michels, Jochim Lange. Die meisten von ihnen werden in der Contorrechnung mehrmals aufgeführt.

Ein anderes Beispiel ist eine Contorrechnung aus dem Jahre 1742, welche das Contorgeld als Nachtrag aus dem Jahre 1740 ebenfalls mit 3 Mark in Debet stellt und auf Grund dessen die folgende Uebersicht gewährt:

Nr.	Last		Contorgeld. ℳ.	Last	Bestand und Lastgeld.	ℳ.	ß	₰
		An Transport von voriger Seite . .				1424	14½	
		Roggen [0] von Anno 1740:						
1	35	Peter Janssen v. Riga . .	6	—				
2	56	Johan Hinrich Thee . .	3	—				
3	49 19/24	Jürgen Küesch	3	16	1½	1	8	
4	25	Ulrich Kamz v. Pernau . .	3	—				
5	77	Jacob Küesch	3	6⅓			9	6
6	39	Jochim Guttau	3	2			3	
7	78 19/32	Johan Andr. Peterssen . .	3	6			9	
8	44	Jochen Ernst Beggo . .	6	2			3	
9	50	Haartmann Stein	6	4⅙			6	3
10	45	Bonna Wulff	6	—				
11	72	Detlef Stockfisch	3	2			3	
12	28	Diedr. Oggleby	6	—				
13	43½	Thomas Wulff v. Pernau .		6			9	
14	57	Matthias Sievers v. Pernau		2⅔			4	
15	57	Johan Schumaker v. dito .		10½			15	9
16	57¾	Jürgen Bünger	3	—				
17	57 19/48	Frelle Janssen	6	—				
18	17½	Johann Boyer	3	2			3	
19	36 13/24	Friedrich Schröder . . .	4	—				
20	20	Christian Schack	3	—				
21	45	Jenss Broese	6	14		1	5	
22	52 5/32	Cornelis Peterssen . . .	6	½				9
		Summa	82			1431	13	9
		Hierzu vorstehendes Contorgeld				82		
		Summa				1513	13	9

Wenn in diesen Rechnungen statt des Satzes von 3 Mark einmal auch 4 Mark ausgeworfen werden, so wird sich dies vielleicht aus der gleichzeitigen Bezahlung von Rückständen oder dergleichen erklären. Dass am Prahm nicht immer prompt verrechnet wurde, geht, abgesehen von den wiederholten Nachbuchungen, auch aus den Listen der Restanten hervor, die mit der Bezahlung der Abgaben am Prahme im Rückstande geblieben [1]). Für die nicht allzu peinliche Handhabung der Prahm-Verwaltung

1) Eins der hierzu gehörigen Schriftstücke berichtet [1638], dass mehrere Tonnen Leinsaat den Schiffern, zu deren Ladung sie gehört hatten, von dem Prahmschreiber nicht richtig zugeschrieben waren. Daraus hatte sich ein Streit der betheiligten Schiffer mit dem Prahmherrn und Prahmschreiber ergeben und der geschädigte Schiffer suchte sich, da die strittige Tonne Leinsaat nicht mehr

spricht auch ein von den Wetteherren 1611 erlassenes Verbot, den fremden Schiffern ferner das Prahmgeld zu stunden, welches jedoch von der Wette wieder zurückgezogen wurde, weil die Frachtherren selbst hiergegen Einsprache erhoben. Dass an dem alten Contorgelde thatsächlich nichts geändert worden war, geht aus der folgenden Eintragung vom 4. September 1742 hervor:

An Last- und Contorgeld schuldet der verstorbene Prahmschreiber Schröder dem Contor laut seiner Rechnung . . . . . 27 ℔. 10½ ß
Ferner für 22 Schiffe, darunter 3 Schiffe von Pernau, bleiben 19 Schiffe, für die er zahlen muss à Schiff 1 Rthlr., macht . . . . . 57 ℔. — ß

Die von Pernau, Liebau und Windau am Rigischen Prahme ladenden und löschenden Schiffe hatten, wie aus einem später zu berührenden Vertrage hervorgeht, ihr Contorgeld an die Nowgorodfahrer-Compagnie zu zahlen [Nr. 87].

Die holländischen Schiffe, welche für Lübeck in der Salzfracht thätig waren und an deren Verkehr den Rigafahrern, wie wir später sehen werden, viel gelegen war, mussten ein wesentlich höheres Contorgeld erlegen. Unter dem 17. Januar 1690 werden gebucht: *„Von 1 hollandisch schiff empf. 18 Mark“* und unter März 16: *„von Hinrich Pleim p. 9 lübsche und 1 holland. Schiff 45 Mark“* [Nr. 96]. Ein unter dem 7. Februar 1701 ausgestelltes Zeugniss (Copie ohne Unterschriften) bescheinigt auf Verlangen des Rigafahrer-Collegiums, „dafs die Schiffer als Schiffer niemahlen einen Heller noch Pfennig zu den Prahmgeldern geben noch bezahlen, sondern was sie zahlen, bringen sie dem Kaufmanne zur Rechnung. Wenn aber ein Schiffer in dem Schiffe, das er fährt, einen Parth mit hat, so bezahlt er zwar für seinen Parth und Antheil pro rata das Prahmgeld, aber nicht als Schiffer, das ist als exercitor Navis, sondern als Mit-Rheder im Schiff“. Diese Einwendung hatten die Rigafahrer im Jahre 1699 gegen die Klagen der Schiffer gerichtet, dass sie am Rigischen Prahm ungebührliche Abgaben zu entrichten hätten. — Dass häufiger Meinungsverschiedenheiten zwischen der Compagnie und der Schiffergesellschaft entstanden und das Verhältniss zwischen beiden nicht immer das friedlichste war, lässt auch eine Auseinandersetzung erkennen, von

am Prahme war, mit der Zurückhaltung des Prahmgeldes zu entschädigen. — Christoffer Dosch, ein anderer auf Riga fahrender Schiffer, war am Prahm 3 Mark schuldig, behauptete aber, dass er diese mit dem „selig Kort Ratkens“, dem Vorgänger des zeitigen Prahmschreiber, längst verrechnet hätte. Ebenso erhob Adeloff Kroger, der „als schuldig von 1 Rigischen Reise mit 3 Mark“ verzeichnet wurde, hiergegen Einspruch, weil statt seiner schon Adde Schröder einen Thaler für ein Bund „fercken Flachs“ abgetragen hätte. Er berief sich hierfür auf die Träger als Zeugen und meinte, dass der Prahmherr und der Schreiber diesen Betrag in das Buch eingetragen haben müssten.

der hier beiläufig berichtet werden mag. Die Frachtherren wollten den Forderungen der Schiffer nachdrücklich entgegentreten, weil ihnen das Verhalten der Schiffer dem Kaufmanne gegenüber anmassend und anspruchsvoll erschien. Der wortführende Aelteste der Compagnie, Jürgen Wienecke, nahm deshalb die Klage der Schiffer über die Abrechnung am Prahme zum Anlass, an die anderen Compagnieen ein Rundschreiben zu richten, in welchem der Kaufmann ersucht wurde, nicht länger die Uebergriffe der Schiffer zu dulden. Ihr Gewerbe sei einträglich genug und sie hätten Rechte, wie ihnen solche in anderen Städten nicht eingeräumt würden. Sie „dependirten" von dem Kaufmanne, heisst es in diesem Rundschreiben, aber sie handelten dennoch fortgesetzt gegen sein Interesse und suchten „über ihn zu herrschen". Ein Schiffer, welcher $^1/_{16}$ Part am Schiffe hat, könne „grosse Thaten thun", hingegen ein Kaufmann, wenn er $^2/_{16}$ Parte hat, profitire dabei nicht soviel wie der Schiffer mit seinem $^1/_{16}$ Antheil, denn sie handelten mit Juchten-Leder, Flachs, Leinsaat, Butter und Talg. *„Summa worauf ein Ehrbarer Kaufmann reflectiret"*, so schliesst das Schreiben, *„kaufen sie es zuvor undt setzen es hernach auff den Markt, und können sie es besser thun, weil ihre aufs- und eingehende Wahren frey passiren undt keinen Zoll undt Licenten geben, daher es komt, daſs wen sie mit Tode abgehen, da sie doch kein Capital gehabt, ihren Kindern dennoch nachlassen können 60 bifs 80 tausend Mark"*. Wenn ihnen jetzt nicht zum Bewusstsein gebracht werde, heisst es weiter, dass sie von dem Kaufmanne abhängen, so könne es leicht kommen, dass die Schiffer alle Contore überflügeln. „Auch in Stralsund gäbe es eine Schiffergesellschaft, aber ein Schiffer sei dort nicht befugt, mehr als bis zu 9 Tonnen eignes Gut in seinem Schiffe mit sich zu führen. Item solle man den Schiffern entgegentreten, damit sie nicht ihre Geschäfte vermehren und in Ueberzahl auf dem Markte erscheinen". Wie weit diese Klagen der Rigafahrer Zustimmung bei den anderen Collegien fanden, und ob die zugleich geforderte Resolution beschlossen wurde, ist nach den Acten leider nicht festzustellen. Wohl aber erhellt aus einer Supplication der Schiffer, dass diese gegen die Schrift der Rigafahrer-Compagnie durch ihren Notar Verwahrung einlegen und erklären liessen, dass sie über ihr Gewerbe und ihr Verhalten eine andere Meinung hätten. Die Angaben über die Parte und den Gewinn bezeichneten sie als keineswegs zutreffend[1]).

1) Bei einem Fracht- und Rhedereigeschäft, welches 1436 in Lübeck vor dem Stadtbuche abgeschlossen wurde, bekannte Hans Bodendorp, der Rheder der Kogge, die mit Salz aus der Baye nach Reval segeln sollte, dass $^1/_{16}$ des Schiffes Hans von der Hove und Eler van Varle gehörten [Lübeck. Urkundenbuch Bd. VII, Nr. 671]. Auch hierin liegt eine Bestätigung, dass die Schiffswerthe häufig nach $^1/_{16}$ verhandelt wurden. Die Schiffsparten wurden nach den Acten der Rigafahrer mehrmals im Schütting öffentlich verkauft.

Das Schreibgeld, welches die Schiffer — gleichfalls als Auslage für den Kaufmann — an den Prahmschreiber entrichteten, war ein persönliches Entgeld für den Letzteren. *„Das Schreibgeld"*, so wird in dem erwähnten Process an die juristische Facultät zu Helmstedt berichtet, *„bezahlet ein jeder Kaufmann von sein guht, welches der Schiffer dem Kaufmann in und bey Ablegung der Rechnung abziehet"*. Ueber die Höhe desselben giebt eine äusserlich nicht beglaubigte Zusammenstellung der Beneficien Auskunft, mit welchen das Contor die Wittwen der Prahmschreiber in der Zeit von 1630 bis 1650 bedenken liess. In dieser Zusammenstellung wird u. A. für die Wittwe des am 11. Nov. 1642 verstorbenen Hans Casten das Prahmgeld, das „Kaufleutegelt" und das „Schiffergelt", letzteres von 11 Herbstschiffen, von Hans Nüchel, dem Nachfolger des Hans Casten, eingezogen. Da hierbei das als Schreibgeld anzusehende Schiffergeld für die 11 Schiffe mit 178 ℔ 2 ß ausgeworfen wird, das zur Hälfte an die Wittwe ausbezahlt wurde, so muss das Schreibgeld mit ca. 16 Mark pro Schiff berechnet worden sein, womit auch eine hernach anzuführende Angabe aus dem Jahre 1719 übereinstimmt. — Das in dieser Zusammenstellung mehrfach erwähnte „Kaufleutegelt", ein Ausdruck, der sonst nirgendwo in den Acten vorkommt, dürfte vielleicht mit dem noch zu erwähnenden Lastgelde identisch sein.

§ 3. Die Prahmschreiber.

Die Bedienung des Prahms versahen die Prahmschreiber, deren Thätigkeit sich mit den Compagnieen und mit der Einrichtung des Prahms selbst bis in unser Jahrhundert hinein erhalten hat. Zeitweise waren zwei Schreiber thätig, zeitweise begnügte sich die Compagnie mit einem. In einer Acte wird noch ein Prahmwächter erwähnt, ohne dass ersichtlich ist, ob er allein von den Rigafahrern oder von ihnen und den benachbarten Lehnen gemeinsam unterhalten wurde. Im übrigen waren die Prahmschreiber die einzigen Beamten der Compagnie; sie wurden von den Aeltesten angestellt und ihr Amt scheint, obwohl sie kein festes Gehalt bezogen, doch ein einträgliches und gern gesuchtes gewesen zu sein. Wie sehr die Schiffer darauf hielten, dass Vacanzen am Prahme allein von Mitgliedern ihrer Zunft besetzt wurden, daran erinnerten schon die obigen Mittheilungen aus dem langjährigen Processe, welchen das Contor mit der Schiffergesellschaft zu führen hatte. Die Schiffer wollten sich ihr altes Privilegium nicht nehmen lassen und die Art, wie sich schliesslich das ganze Schiffervolk an der Trave der Frage annahm, ist bezeichnend für den besonderen Zusammenhang, der zwischen der Seefahrt und diesem Amte bestand. Am 29. März 1699 hatte die Wahl jenes vielbefeindeten Bootsmannes

Helms stattgefunden und schon am Tage darauf hatte die Schiffergesellschaft ihren Protest beim Rathe eingelegt. Seitdem gingen die Verhandlungen zwischen dem Rathe, der Wette und den beiden Parteien hin und her. Noch im Herbste desselben Jahres nahmen sich die vereinigten Collegien, die Schonen-, Nowgorod-, Bergen-, Riga- und Stockholmfahrer, die Gewandschneider- und Krämer-Compagnie der Sache an. Sie baten in einer Vorstellung an den Rath, dass der Prahmschreiber Helms vor weiteren Gewaltthätigkeiten nachdrücklich geschützt werden möge, „*da jetzo 13 Schiffe up de Rhede lägen und dem Rigafahrer-Conthor merklich daran gelegen sein müsse, daſs der Prahmschreiber sine Functionen dabey verrichte*". Kurze Zeit darauf musste er dennoch vor den Thätlichkeiten der Schiffer, die ihn an seiner Arbeit zu hindern suchten, flüchten. Eines Tages begab sich ein grosser Haufen Menschen, an 300 Köpfen stark, seefahrendes Volk und Arbeiter, nach dem Kaufberge und nahm hier bei der Jacobikirche vor dem Hause des Rigafahrer-Altermann, Herrn Wienecke, eine drohende Haltung ein. Fünf Schiffer drangen sogar in das Haus des Aeltesten ein und verlangten von ihm unter Drohungen die Wiederabsetzung des Helms, so dass Herr Wienecke genöthigt wurde, den Leuten „gute Worte zu geben und sie zu beschwichtigen". Solche Vorfälle wiederholten sich noch mehrmals. Auch in die Häuser der anderen Aeltesten drangen die Schiffer ein, forschten nach ihnen und benahmen sich gewaltthätig gegen deren Frauen und Angehörigen. Bei einer erneuten Vergewaltigung des Helms hatte sich, nach einem Protocoll des Notars Rode, der Schiffer Mathias Stahl „sogar unterstanden, den Rigischen Prahm de facto wegzunehmen". Der Streit fand erst dadurch sein Ende, dass, nachdem das Kaiserliche Kammergericht zu Wetzlar die Apellation an den Rath zurück verwiesen hatte, unter der Vermittelung des letzteren die Parteien sich zu einem Vergleiche bequemten [1705. Nr. 94]. Die Aeltesten der Schiffergesellschaft gestanden in diesem Uebereinkommen, nachdem sie ihren Process, soweit er noch im Obergerichte hing, zurückgezogen hatten, den Aeltesten der Rigafahrer-Compagnie die freie Wahl bei der Besetzung des Prahmes zu, sodass die Compagnie wie bisher an die Forderungen keiner Zunft gebunden sein sollte. Dafür erklärten sich die Aeltesten der Rigafahrer-Compagnie bereit, bei zukünftigen Vacanzen am Prahme, „damit hinfort zwischen Kaufleuten und Schiffern eine gute Harmonie bestehe", in erster Linie ein Mitglied der Schiffergesellschaft zu berücksichtigen.

Dass das Prahmschreiberamt einträglich war, scheint auch daraus hervorzugehen, dass ein am Rigischen Prahme angestellter Hilfsschreiber Niebuhr, als Helms starb und eine Schuld von 60 Mark an das Contor ungetilgt hinterliess, in der Aussicht, dass er Helms' Stelle erhalten würde, sich sogleich bereit zeigte, diese Schuld zu begleichen.

Helms hatte 13 Jahre lang dem Contore gedient, in letzter Zeit jedoch viel gekränkelt, so dass er aus diesem Grunde „einen tüchtigen Mann bei der Trave neben sich hatte halten müssen". Als Lohn an Niebuhr musste er von dem Schreibgelde eines jeden Schiffes ein Viertel = 4 Mark abgeben und hatte ihm, „wenn der liebe Gott gute Schifffahrt und Nahrung von dato bis über's Jahr geben sollte", wie es in seinem Reverse hiess [1719], „noch ein mehreres zu geben".

Der Prahm stand unter der Aufsicht des Contors. Es muss nach den Acten unentschieden bleiben, ob der hin und wieder vorkommende Ausdruck „Prahmherr" dasselbe wie „Prahmschreiber" bedeutet, oder ob, was wahrscheinlich ist, mit jenem Worte ein Mitglied der Compagnie bezeichnet wurde, zu dessen Obliegenheiten die Aufsicht und Controlle über den Prahm und seine Schreiber gehörte. Für letztere Annahme spricht ein Beschluss der Compagnie im Jahre 1611, durch welchen Pawel Ploen, ein Rigafahrer, zum „Prahmherrn" erwählt wurde.

Aus einer Obligation, welche die Prahmschreiber Berend Borkdorf und Thomas Schlichting im Jahre 1669 eingingen, erhellt, dass ihnen das Contor die Mittel zur Bewilligung eines neuen Prahmes vorschoss. Sie erhielten nach dieser Obligation 200 ℔. und verpflichteten sich, diese Summe mit 12 ℔. Zins zurückzuzahlen. Ebenso „lieh" das Contor dem Prahmschreiber Berend Schröder zur „Erbauung eines neuen Prahmes" 250 Mark, von denen er jedoch nur 100 Mark abgezahlt hatte, als er am 1. October 1739 starb. Den Rest der Schuld von ca. 100 Mark theilte sich das Contor mit seinem Nachfolger, weil die Schulden des Berend Schröder, da er auch das Contorgeld und Lastgeld nicht regelmässig abgeführt hatte, aus seinem Nachlasse nicht gedeckt werden konnten. Offen bleibt die Frage, ob unter diesen Prähmen der feste Anlegeprahm oder diejenigen Prähme zu verstehen sind, die den Leichterdienst im Seewege der Trave zwischen dem Stadthafen und Travemünde versahen. Die Acten lassen den Unterschied nicht erkennen. Vermuthlich werden es aber Prähme letzterer Art gewesen sein.

Von den „Schreibtafeln", d. h. den Büchern der Prahmschreiber, in welche die Schiffe, die Namen der Schiffer und Alles eingetragen wurde, „was nach Riga ging und von Riga kam", sind keine Exemplare auf uns gekommen. Die Zusammenstellung der Wittwen-Gnadengelder aus der Zeit von 1630 bis 1650 erwähnt nur, dass Prahmbücher von Alters bei der Compagnie Brauch gewesen sind. Das Prahmbuch wurde bei den Prahmschreibern aufbewahrt. Wenn ein Prahmschreiber abging und ein anderer oder der jüngere Prahmschreiber an seine Stelle trat, so empfing er von dem Vorgänger Buch und Büchse, wobei es als eine „alte Ordnung" galt, dass der Nachfolger einen halben Thaler in die Büchse that.

Die „Prahmschreiber-Rollen“ dienten aber nicht nur der Rechnungslegung des Contors, sondern auch städtischen steuerlichen Zwecken. Im Jahre 1628 brachte der Rath in einem Schreiben an die Compagnie, weil unrichtige Anschreibungen der seewärts eingetroffenen Güter vorgekommen waren, in Erinnerung, dass die Prahmherren mittelst Eides und gemäss der Kaufmanns-Ordnung verpflichtet seien, den zur Zulage Verordneten eine richtige Rolle von allen in die Schiffe verladenen Waaren zu übergeben. Veranlassung dazu bot der Umstand, dass die Compagnie im Jahre vorher das Verlangen der Verordneten zur Zulage, dass ihnen stets ein Verzeichniss aller Güter der Rigischen Schiffe überreicht werden solle, „aus allerhand hochwichtigen Bedenken“ abgelehnt hatte. Man wollte indessen den Wünschen des Rathes nicht grade direct entgegen handeln, und so schlug man der Zulage vor, dass die Herren Verordneten „*ihre Inspectores off alle Fahrwassers bestellen solten*“; hiermit würden dann „ihre Bedienten nicht weiter mit solchen Zumuthungen belästigt werden“. Eine im Jahre 1700 vom Rathe verordnete Uebersicht über den zwischen Riga und Lübeck bestehenden Waarenverkehr, die nach den Prahmbüchern hergestellt wurde, hat sich leider nicht erhalten.

Die Functionen der Prahmschreiber waren nach dem Vorstehenden dem Dienste der heutigen Güterschreiber an der Trave sehr ähnliche. Auch heute noch erhebt die Kaufmannschaft zur Unterhaltung ihrer Lade- und Löscheinrichtungen an der Trave von jedem Schiffe eine nach der Ladung bemessene Abgabe. Die Kaufmannschaft ist auch heute noch die Besitzerin der dem Handels- und Schifffahrtsverkehr im Hafen dienenden Einrichtungen; nur, dass an Stelle der einzelnen Lehne, der Prähme und der Prahm-Schauern die einheitlichen Quais und die im gemeinsamen Besitze der aus den Compagnien hervorgegangenen „Kaufmannschaft“ stehenden Schuppen und Waarenhäuser getreten sind, welche die städtischen Ufer der Trave ihrer ganzen Länge nach besäumen.

§ 4. Das neue Lastgeld seit 1664. Der Vergleich mit den Nowgorodfahrern über die Abgabe für russische Waaren am Rigischen Lehne.

Die Einnahmen, welche das Contor am Prahm hatte, reichten, wie schon angedeutet wurde, auf die Dauer zur Bestreitung der jährlichen Bedürfnisse nicht aus[1]). Wenn auch zeitweise Schenkungen oder Darlehne

1) Im Jahre 1608 hatte das Contor eine Schuld bei der Dröge zu tilgen, worüber das Contorbuch mit folgender Eintragung berichtet: „*Denn 6. Aprill Jurgenn Sternberg wegenn der Dröge unse Segell intholösenn der upgenamenenn gelde halwen vor de Rigefahrer betaldt* — 61 ℔. 1 ß. [Contorrechnung.]

der Mitglieder hinzukamen, so ergab sich mit der Zeit doch die Nothwendigkeit einer Vermehrung der Einnahmen. Die Compagnie beschloss deshalb im Jahre 1676, nachdem hierüber schon früher [1664] ein anscheinend nicht ausgeführter Vergleich zustande gekommen war, die Erhebung einer neuen Abgabe, des „Lastgeldes", welches nach der effectiven Befrachtung der Schiffe durch den Prahmschreiber berechnet werden sollte. Die Begründung des Beschlusses erläutert die entstandene Zwangslage für diese Neuerung. Von dem wortführenden Aeltesten waren schon bisher ansehnliche Zuschüsse geleistet worden, ohne dass auch mit dieser Unterstützung die Einrichtungen am Hafen im erforderlichen guten Zustande erhalten werden konnten. Man wollte das gute Beispiel der Vorfahren nicht vernachlässigen, denn die gute Unterhaltung des „Fahrwassers" war ein wichtiges Erforderniss für den Handel. Die neue Abgabe wurde von allen im Rigischen Fahrwasser verkehrenden Gütern, ein- und ausgehenden, mit 3 Schillingen lüb. von jeder Last erhoben. Dauernd hat sich die Abgabe in dieser Höhe allerdings nicht behauptet, denn wir sehen in den oben mitgetheilten Buch-Auszügen aus dem Jahre 1740 die Last nur noch mit $1^1/_2$ Schillingen berechnet, obgleich auch auf diesem Fusse in Fällen, wo die Schiffe gut befrachtet einkamen, das Lastgeld mehr als das Contorgeld einbrachte.

Dass jedoch das Contor auch trotz dieser Vermehrung seiner Einkünfte zu einer befriedigenden Rechnung nicht gelangte, geht aus einer „freundlichen Transaction" hervor, welche die Rigafahrer später mit den Nowgorodfahrern eingingen, wobei von einer finanziellen Nothlage wiederum die Rede ist. Die Begründung, welche von den Aeltesten beider Compagnieen unterzeichnet ist, hebt den in letzter Zeit mit den Rigischen Schiffen sehr vermehrten Verkehr russischer Waaren hervor; Juchten, reiner Flachs, Seife und Lichttalg etc. kämen häufiger als früher über Riga ein. Deshalb und weil die Rigafahrer-Compagnie zur Bestreitung ihrer „Vorfälle" nur schmale Einkünfte habe, berechtige sich der Beschluss, dem Rigafahrer-Lehn die Hälfte des Contorgeldes für alle in Schiffen von Russland und von Riga über Curland ankommenden „reussischen" Waaren zu überlassen, welches bislang in die eigne Contor-Lade auf der Zulage geflossen war. Nach der handelspolitischen Seite ist dieses Uebereinkommen deshalb bemerkenswerth, weil aus ihm hervorzugehen scheint, wie sehr grade die Linie Lübeck-Riga den russischen Verkehr auf sich lenkte.

Die Acten des Archivs bewahren Copieen der von den Rigafahrer-Aeltesten ausgestellten Quittungen auf, nach denen in jedem Jahre zu Petri das Contorgeld ohne Abzug von Schreibgeld pünktlich gezahlt worden ist. Es ergiebt sich hieraus auch, dass die Einfuhr von „Reuschen Waaren" über Curland für Rechnung der Nowgorodfahrer nicht unerheblich war

und dass demzufolge auch die Abgabe, wie die folgende Zusammenstellung der Quittungen ersichtlich macht, eine recht nennenswerthe Einnahme bildete. Sie betrug nämlich:

Im	Jahre	1683	von	Hrn.	Frantz	Lefever	für	1681	bis	1682	Petri	67	℔	9 ß
„	„	1683 22. May	„	„	„	„	„	1682	„	1683	„	67	„	— „
„	„	1685	„	„	Frantz	Jenecke	„	1683	„	1684	„	67	„	15½ „
„	„	„	„	„	„	„	„	1684	„	1685	„	45	„	11½ „
„	„	1687	„	„	„	„	„	1685	„	1686	„	81	„	7 „
„	„	„	„	„	„	„	„	1686	„	1687	„	17	„	13 „
„	„	1689	„	„	Hans	Krohn	„	1687	„	1688	„	42	„	11¼ „
„	„	„	„	„	„	„	„	1688	„	1689	„	43	„	3¾ „
„	„	1691	„	„	Adolph	Brüning	„	1689	„	1690	„	37	„	— „
„	„	„	„	„	„	„	„	1690	„	1691	„	37	„	9½ „
„	„	1693	„	„	Brüning	& Rodde	„	1691	„	1692	„	112	„	— „
„	„	„	„	„	„	„	„	1692	„	1693	„	98	„	8 „
„	„	1695	„	„	Siwers	& Rodde	„	1693	„	1694	„	105	„	14½ „
„	„		„	„	„	„	„	1694	„	1695	„	124	„	9 „
„	„		„	„	„	„	„	1696	„	1697	„	305	„	5 „
„	„		„	„	„	„	„	1697	„	1698	„	121	„	1½ „
„	„		„	„	„	„	„	1698	„	1699	„	110	„	1½ „
„	„		„	„	„	„	„	1699	„	1700	„	116	„	5½ „
„	„		„	„	„	„	„	1700	„	1701	„	9	„	8 „
„	„		„	„	„	„	„	1701	„	1714	„	600	„	— „
												2211	℔	5½ ß

Somit lieferte der Verkehr der kurländischen Schiffe für die Zeit von 1683 einschliesslich der erfolgten Nachzahlung für die Jahre 1681 bis 1700, also für 19 Jahre, 1601 ℔ 7½ ß oder ca. 84 ℔ per Jahr. Dass die Schifffahrt mit Curland einem ansehnlichen Verkehre diente, geht auch aus einem Contracte hervor, den die Compagnieen im Winter 1677 mit den Lübecker Fischern wegen Aufeisung des Traven-Fahrwassers abschlossen. In diesem Jahre überraschte ein plötzlicher starker Frost die Schifffahrt, so dass 25 Schiffe, die in Travemünde angekommen waren, durch die Trave bis an die Stadt durchgeeist werden mussten. Unter diesen 25 Schiffen waren 11, die von Libau und Windau kamen.

Lange hat die Compagnie den Nutzen dieses Abkommens freilich nicht gehabt, indem aus den Acten zu ersehen ist, dass die für die Jahre 1701 bis 1714 erhobenen Antheile als „per errorem" empfangen am 21. August 1714 mit 600 Mark an die Nowgorod-Compagnie zurückerstattet wurden.

Die Nowgorodfahrer, welche hauptsächlich in den Quittungen als Bezieher „reussischer" Waaren aus den Rigischen Schiffen genannt werden, sind Franc le Fèver und Hans Krohn. Aelterleute der Nowgorodfahrer, Kaspar Rodde, Franz Rodde, Franz Jenecke, Hermann Siwers und Adolf Brüning, Namen, die zum Theil auch heute noch in der Lübecker Kaufmannschaft bekannt sind.

III. Kapitel.

Die Träger und Karrenführer.

Die Organisation der Compagnie vervollständigte sich nach aussen in den Verträgen, welche mit den Trägern und den Karrenführern bestanden. Wie in manchen anderen Dingen, so zeigte sich auch hierin die Gemeinschaft der Rigafahrer mit der Nowgorodfahrer-Gesellschaft. Leider ist die älteste der Träger-Rollen, welche im Jahre 1550 zwischen beiden Compagnieen und den Mengstrassen-Klosterherren[1]) vereinbart wurde, verloren gegangen; die Nr. 29 und Nr. 69 des Anhangs sind nur eine Erneuerung und Erweiterung der Rolle aus den Jahren 1611 und 1645.

Nach der Behrenschen Topographie[2]) waren die Trägerlehen theils käuflich, theils käuflich und verpfändbar zugleich; theilweise wurden sie aber auch von den Compagnieen vergeben, wie es bei der Arbeit der Rigaer Träger, der Bergen-, Stockholm- und Nowgorodträger geschah. Ob und in wie weit die in einem Artikel der „Lübeckischen Blätter" enthaltenen[3]), grösstentheils die neuere Zeit betreffenden Nachrichten über die Organisation der Lübecker Trägerschaft, namentlich die Eintheilung der Klosterherren in Braunstrassen-Klöster, Mengstrassen-Klöster und Markt-Klöster, auch schon auf das 16. und 17. Jahrhundert Anwendung finden können, lässt sich leider aus den Acten unserer Compagnie nicht erkennen.

Ueber die innere Organisation der Mengstrassen-Träger und ihre Zahl ist den vorhandenen Rollen und Acten nur wenig zu entnehmen. Im 18. Jahrhundert waren es nach dem Rechnungsbuche des Contors zwölf und diese Zahl[4]) erhielt sich bis zur Neuzeit. Sie besassen zwei Aelteste, einen Schreiber und hatten ihren Stand bei der Mengstrasse, wo sie sich nach den Bestimmungen ihres Contractes alle Tage Winter und Sommer hindurch aufhielten. Sie hatten an der Trave bei dem Lehne an der Mengstrasse ihre Bude, in der sie ihr Geräth verwahrten und ihr Frühstück

---

1) Ursprung und Bedeutung der häufigen Bezeichnung einer Gruppe von Trägerschaften, die dem Handel mit den mecklenburgischen Häfen, mit Russland und Livland und dem inneren städtischen Verkehr gedient zu haben scheinen, mit dem Worte „Klosterherren" oder kurzweg „Klöster" hat sich nach den Acten des Rigafahrer-Archivs nicht aufklären lassen. Wenn in einer Acte bemerkt wird, dass sie eigenmächtig „neue Leute bei ihrem Kloster annähmen", so darf man hieraus vielleicht schliessen, dass ihr „Kloster" eine Oertlichkeit vielleicht an der Trave war, nach der sie ihren Namen erhielten.

2) Behrens'sche Topographie und Statistik Bd. II, S. 156.

3) Lüb. Blätter 1840, Nr. 11, 12 u. 14.

4) Siehe S. 77.

einnahmen. Ueber die Geeignetheit der sich zum Eintritt in die Bruderschaft Meldenden hatten allein die Frachtherren zu befinden. Die Träger mögen einen oder mehrere Namen auf einen Zettel setzen, so besagte die zwischen ihnen und den Riga- und Narwafahrern vereinbarte Ordnung vom Jahre 1582, und diesen Zettel den Frachtherren übergeben; alsdann werden die Frachtherren den ihnen am geeignetsten erscheinenden Bewerber erwählen, dessen Verlehnung nach altem Gebrauche erfolgen solle. Der Eintretende habe zunächst zur Beschaffung seines Geräthes („Reschopps") 4 Mark lüb. und ferner an die Bruderschaft 10 Mark lüb. zu zahlen, die sie unter sich theilen oder eine „erliche Collation davon halten" möge, damit ein Jeder „ohne Einrede gesättigt und zufriedengestellt werde." [Nr. 19.] An dem Brauche dieser Einzahlung wurde festgehalten, nur dass eine spätere Ordnung vom Jahre 1645 den Pflichttheil für die Bruderschaft auf 4 Mark lüb. ermässigte. Den Vorstand der zwei Aeltesten und das Amt eines Schreibers erwähnt schon die Ordnung vom Jahre 1582. Die Aeltesten hatten darauf zu achten, dass die Bestimmungen der Kaufmannsordnung von ihren Genossen beachtet wurden. Wenn sie oder ihre Frauen, bestimmte die Ordnung, *„die, sowan viel zu thuende, zur Arbeit gehen"*, sich ungebührlich an der Trave benehmen oder sich in der Bürger Häuser mit unziemlichen Worten verhalten, so sollen sie dafür des Lehns verlustig gehen. Die Rolle vom Jahre 1645 [Nr. 69] hält die Trägerschaft erneut dazu an, neben einem Schreiber zwei Aelteste zu ernennen, denen sich die anderen zu fügen hätten und die dem Kaufmanne anmelden sollten, wer sich ungebührlich verhielte oder *„Meutterey anrührede"*. Die Acten enthalten Manches, was für die Entstehung der Rolle vom Jahre 1645 und für das Verhältniss der Träger zu ihren Arbeitgebern bemerkenswerth ist. Seitdem sie ihre Rollen und ihre Freiheiten von einem ehrbaren Kaufmanne empfangen hätten, so berichteten die Mengstrasser zur Begründung ihres Antrages auf Revision und Aufbesserung ihrer Rolle, hätte sich manches geändert; sie könnten ihr Brod nicht mehr wie früher ausreichend verdienen, weil die Handlung bei dem häufigen Kriege merklich abgenommen habe und weil auch fast alle Waaren, Flachs, Leder, Wachs u. s. w., die früher in Packen angekommen, jetzt zu ihrem Schaden lose oder in Kiepen oder als kleine Rollen [Wachs] eingeführt würden. Seitens der Frachtherren wurden die Beschwerden wohlwollend geprüft und man fand sich auch zur Abhilfe gerne bereit; denn „die armen Leute sollten mit ihren Weibern und Kindern ihr Brod und Nahrung haben, sie dürften sich nicht aus der Stadt begeben ohne Erlaubniss der Frachtherren, um ihre Nahrung zu suchen, sie dienten auch einem ehrbaren Kaufmanne nicht allein, sondern zugleich der ganzen Stadt und ihrer Bürgerschaft, denen allen sie bei Tage und Nacht, in Noth und bei Feuersgefahr beistehen". So wurde im Jahre 1645 von den

Rigafahrern und Nowgorodkaufleuten gemeinsam beschlosssen - - und hierin liegt ein Hinweis auf jenen schon oben erwähnten, vermuthlich ältesten Vertrag — dass sie alles behalten sollen, was ihnen 1550 von den damaligen Aeltesten und sämmtlichen Kaufleuten „nach Laut und Inhalt derer Rollen, auch was ihnen Folgendes im Jahre 1563 von den damaligen Frachtherren Albrecht Schillingk, Hans Sachtelevend, Augustin Röckert, Andreas Siwers als Nowgorodfahrern und Christoffer Cordes, Hans Wesselhöwet, Cordt von Dohren und Hans Kruse als Rigafahrern, gegeben worden ist". Es sollen ihnen alle grossen Packen von Flachs, Leder, Juchten, alle Klocken und ganzen Fässer Wachs und Piepen Talg u. s. w. zum Transport aus und nach dem Hause und von den Kellern zur Wage und zur Stadt hinaus wie bisher zur Arbeit verbleiben, sofern diese Güter von 2 Trägern mit der Trage abgetragen werden können. Zugleich wurde eine neue Taxe für die Beförderung der einzelnen Güter, im Besonderen auch für den Transport von seewärts einkommenden Leichensteinen und Beischlägen festgestellt. Bezüglich der letzteren bestimmte die Rolle, dass die „Klosterherren" für den durch Zerbrechen entstandenen Schaden haften müssen und zwar nach dem Preise des ersten Kaufes, wie dies bereits von den Herren der Wette Joh. von Dieke und Gottschalk von Wickede entschieden worden sei. Es sollte ferner ihrerseits für eine ordentliche Verpackung und Lagerung der seewärts einkommenden Güter Sorge getragen werden, damit dieselben wegen ihres grossen zunehmenden Gewichts, wie dies beispielsweise bei dem Hanf der Fall war, dessen Packen von 4 bis zu 8 Schiffspfunden zugenommen hätten, nicht Tage lang dem Regen und Wetter auf dem Prahme ausgesetzt würden. Ebenso sollten sich die Träger den Vorschriften der Frachtherren über die Aufnahme ihrer neuen Mitglieder unterwerfen.

In dem Hauptpunkte, in der Feststellung des Trage-Lohnes, stellt sich die neue Rolle gegenüber dem Vertrage vom Jahre 1611 als eine wesentliche Verbesserung dar, indem sie die Güter mehr specialisirt und den Lohn durchschnittlich um 1 bis 2 Schillinge aufbessert, wie dies aus der Taxe für das Abtragen der nachbenannten Kaufmannsgüter von der Fischergrube, Fischstrasse und Braunstrasse nach der Breitenstrasse, vom Koberge bis zum Klingenberge und nach der Königstrasse wie folgt hervorgeht:

Die Taxe war im Jahre

1611:		1645:	
für 1 grossen Rigischen Lederpacken	8 ß	für 1 grossen Lederpacken von . 4, 5, 6 Sch.-℔	9 ß
		„ 1/2 Packen von . 2, 3 „	6 „
		„ 1/4 „ „ 1, 1 1/2 „	5 „
„ 1 Klocke Wachs . . .	7 „	„ 1 Klocke Wachs von . . . . 5, 6 „	9 „

für 1 Stück Wachs	7 ß	für 1 Stück Wachs von	4, 5 Sch.-℔	9 ß
„ 1 Rulle Wachs	6 „	„ 1 Rolle „ „	1, 2 „	5 „
„ 1 Fass Flachs	8 „	„ 1 Fass Flachs oder Garn		7 „
„ 1 losen Packen	10 „			
„ 1 Fass Werk	7 „			
„ 1 Packen Juchten . . .	7 „			
„ 1 Fass Talg	7 „	„ 1 grosses Rigisches Talg-Fass von . .	7 „	9 „
		„ 1/2 dto. von . .	4, 5 „	7 „
		„ 1 Pipe Talg von	2, 3 „	7 „
„ 1 Fass Pflaumen	7 „	„ 1 Fass Pflaumen von . . .	7, 8, 9 „	13 „
		„ 1/2 dito von . .	4, 5 „	7 „
		„ 1 Oxhoft dito . . .		7 „
„ 1 Fass Salpeter	6 „	„ 1 Fass Salpeter von	6 „	9 „
		„ 1/2 dito von . .	3, 4 „	7 „
„ 1 Pipe Talg	6 „	„ 1 Fass Galmey von	4, 5 „	7 „
„ 1 Fass Pottasche . . .	6 „	„ 1 Fass Pottasche .		7 „
		„ 1 Sack Flachs von der Memel oder Curland		10 „
„ 1 Pipe Talg	6 „			
„ 1 quanter (?) Packen . .	7 „			

Die alte Bemessung des Lohnes nach den Entfernungen von Strasse zu Strasse wurde festgehalten, indem ihr gleich wie in den früheren Ordnungen folgende drei Bezirke zu Grunde gelegt wurden: Der Transport von der Mengstrasse, Beckergrube bis zum Fünfhausen; von der Fischergrube nach dem Koberge, nach dem Klingenberg und der Königstrasse bis zur Braunstrasse, dem Fischmarkte und der Breitenstrasse; ferner die Königstrasse entlang an dem Kohsood vorbei. In einer der grossen Rolle als Anhang beigegebenen „*klenen rolle à Parte*“ ist die Regelung des Transports von Büchsenpulver bemerkenswerth, worüber die früheren Rollen nichts besagten. Das Pulver kam hiernach in halben und ganzen Tonnen und in Oxhöften in den Handel, für deren „Bearbeitung“ ein Lohn von 1 ß 6 ₰ bis 2 ß 3 ₰ und 3 ß 6 ₰ festgesetzt wurde. Eine Erneuerung der Vorschrift über dieses Büchsenpulver [1630] erklärt den Anlass hierzu damit, dass die gemeinen Träger[1]), über deren Einmischung sich die Mengstrassen-Klosterträger öfters zu beklagen hatten, „nach dem Tage“, d. h. nach Sonnenuntergange, nicht mehr das Pulver von der Waage auf den Prahm bringen sollen, weil sie die Bänder auf die Tonnen mit eisernen Beilen schlügen, was leicht zu einem Unglück führen könnte, während die Mengstrassen-Träger vorsichtiger die Reifen mit hölzernen Böcken (Hämmern) aufschlügen. Bei Transporten von Gütern, die nicht nach der Stadt bestimmt waren, sondern in ein Schiff oder auch in Stecknitz-Fahrzeuge und Böte verladen wurden, sollte der halbe Lohn gezahlt werden.

1) Lüb. Bl. 1840, a. a. O.

Für den Transport von Leichensteinen und Beischlägen wurde an den Sätzen vom Jahre 1611 festgehalten; nur soweit aussergewöhnliche grosse Leichensteine und Beischläge in Betracht kämen, möchten sie, so heisst es, „diese nach Gelegenheit verdingen".

Wenn in Acten aus späterer Zeit von „Rigischen Trägern" berichtet wird, so werden hierunter kaum die alten Mengstrassen-Klosterherren zu verstehen sein. Es ist vielmehr anzunehmen, dass die Compagnie in späterer Zeit ihre eigenen Träger anstellte. Deshalb bucht auch das Contorbuch vom Jahre 1739/40 unter dem 17. Februar und 27. März: „unseren 12 Rigischen Trägern Miethegeld 18 ℔", und in der Copie einer undatirten Beschwerde der Rigischen Träger [vom Jahre 16 . .] bei ihrer Compagnie werden im Gegensatz zu ihnen die Klosterträger am Stockholm'schen Lehn genannt, die sich aller Grosswaaren bemächtigt hätten, der Asche, „von der manche Schiffe 30 bis 40 Fässer mit sich führten", der grossen Wachsfässer und anderer Waaren, so dass sich die 12 Rigischen Träger mit der sehr viel kleineren Hälfte der Güter begnügen müssten.

Das Verhältniss der Rigafahrer zu den Karrenführern war ähnlich geregelt. Nach den erhaltenen Verträgen aus den Jahren 1582, 1629, 1631 und 1636 [Nr. 49 u. 53] unterlag auch der Rolldienst einer bestimmten Taxe, die zweierlei unterschied: die Güterart und die Abfuhr „über Berg" und „unter Berg." Für Güter, welche im Hafenrevier und dessen Nebenstrassen verblieben, *„under Barges"*, bestand eine geringere Taxe als für solche, die *„awer Barges"*, d. h. nach den oberen Strassen der Stadt abgerollt wurden, die zwischen dem Klingenberg und dem Koberg lagen. Letztere waren hauptsächlich die Breitestrasse und die Königstrasse mit ihren Verbindungen der Pfaffenstrasse, Johannisstrasse, Hüxstrasse, Aegidienstrasse und Wahmstrasse, die auch heute noch von Kaufleuten in vielen alten Häusern aus jener Zeit bewohnt werden. Im Jahre 1629 vereinbarte das Contor mit den Karrenführern Schweder Hoyers als Aeltermann und Jürgen Petersen, Christoffer Pusterich und Bartolt Beke einen Tarif, der ähnlich, wie dies bei dem Tarife der Klosterträger geschah, eine durchschnittliche Verbesserung von *„Ein Schilling uff Jedes"* festsetzte, indem die folgenden Sätze eingeführt wurden [Nr. 49]:

Von allerhand Flachs, so viel sie führen können, unter Berg und über Berg	$5^1/_2$ ß
was weiter als nach dem Klingenberg und Koberg	$6^1/_2$ „
für Tonnengut 7 Tonnen, unter Berg	3 „
über Berg	4 „
was weiter geführt wird als nach dem Klingenberg und Koberg	$4^1/_2$ „
von jedem Bund reinen Hanf, unter Berg	$2^1/_2$ „
über Berg	3 „

Die Karrenführer hatten dem Contor 3 Rollwagen zu stellen, wogegen ihnen alle Güter von einem bestimmten Mindestquantum aufwärts zur Beförderung zufielen. Als Benefiz erhielten sie, wie dies vielfach derartige Verträge vorsahen, „*auff Fastelabent ein Fas Lüb. Bier*".

Dass auch zwischen den Karrenführern und dem Contor ein gutes Verhältniss bestand, erhellt daraus, dass ihnen für ihr Gewerbe öfters ein Darlehn vorgestreckt wurde. Im Jahre 1629 sollte von ihnen bei Abschluss eines neuen Contractes eine Schuld an das Contor von 32 Mark und 2 Schillingen übernommen werden, welche zwei verstorbene Karrenführer hinterlassen hatten. Die Frachtherren willigten jedoch gern in eine weitere Stundung, als ihnen die Karrenführer klagten, wie schlecht die Zeiten wären und dass sie seit zwei Jahren nichts hätten zurücklegen können. Der Vertrag vom 18. Februar 1631 erneuerte den erhaltenen ältesten Tarif vom Jahre 1629, wobei das Contor den drei Karrenführern Jürgen Petersen, Christoffer Pustrich und Bartelt Beke von Neuem einen Vorschuss von 60 ℔. bewilligte, damit „ein Jeder zu einem neuen Rollwagen komme", weil ihnen vorgeschrieben war, dass an dem Rigischen Lehne ständig drei Rollwagen zur Verfügung der Kaufleute stehen müssten [Nr. 50]. Auch schon die früheren Verträge aus den Jahren 1582 und 1600 sahen die Haltung eines Rollwagens vor. Bemerkenswerth ist dabei, dass jenes ältere Abkommen vom Jahre 1582 von den Reval-, Narwa- und Nowgorodfahrern gemeinsam mit den Rigafahrern getroffen wurde [Nr. 9]. Eine dritte Vereinbarung im Jahre 1636 bestätigte erneut den Tarif vom Jahre 1629, wobei wiederum bestimmt wurde, dass sich die Karrenführer mit ihren drei Karren und Pferden stets zu Dienstleistungen für das Contor bereit halten sollten, wogegen ihnen zugesichert wurde, dass sich die Träger auf den Transport der kleinen Gütermengen zu beschränken hätten [Nr. 53][1]).

Im Jahre 1640 kamen die Karrenführer um eine Aufbesserung ihres Fuhrlohnes ein, ohne dass jedoch das Contor dem Wunsche entsprach, obwohl die Karrenführer klagten, dass „sie kaum das liebe trockne Brod verdienen könnten; alles sei gegen früher theurer geworden; was man früher mit einer lübschen Mark bezahlte, könne man jetzt nur noch für einen Reichsthaler kaufen; ein Paar Wagenräder hätten sie früher mit 8 Mark bezahlt und jetzt kosteten diese 13 Mark". Erst im Jahre 1646

1) Wie sorgfältig Arbeit und Verdienst zwischen Trägern und Karrenführern vertheilt wurde, geht deutlich auch aus der folgenden Eintragung des Contor-Rechnungsbuches vom 9. März 1742 hervor: „Vor Ein Wette-Bescheid ünter nebiges dato wegen Vergleich zwischen den Rigischen Trägern und gemietheten Karrenführern, wie viel diese auf eine Karre zu führen haben . . ." Schon oben, S. 75, wurde gesagt, dass die Träger alles an einkommenden Gütern haben sollten, „was sie je 2 Mann auf der Trage wegbringen könnten".

gab die Compagnie den Wünschen nach und erhöhte ihnen den Fuhrlohn. Ein wiederholt vorgebrachtes Gesuch der Karrenführer, dass ihnen das Contor einen Schauer zur Unterbringung ihrer Wagen und des Geräthes an der Trave beschaffen möchte, wird in der Rolle vom Jahre 1646 nicht berücksichtigt. Doch ein gutes Verhältniss blieb auch trotzdem ferner bestehen. Nach dem Contorbuche vom Jahre 1739 erhielt der Karrenführer Lange „auf sein Ersuchen vorgeschossen ein Pferd zu kaufen 18 Mark" und unter dem 30. Juni gewährte das Contor dem Karrenführer Göppener ein Darlehn von 30 Mark, das unter dem 31. December zurückerstattet wurde.

Allerdings trat in der Folgezeit eine den Karrenführern vielleicht nicht sehr liebsame Neuerung hinzu. Das Contor begnügte sich nicht mehr mit dem Rolldienste der Karrenführer, sondern es übernahm die Abrollung der Kaufmannsgüter zu einem Theile mit einem eignen Rollwagen, für dessen Benutzung die Kaufleute eine Gebühr zu erlegen hatten. Freilich zog das Contor aus dieser Einrichtung, wie die Buchabschlüsse erkennen lassen, keinen Gewinn. Der Rollwagen kostete beim Rademacher, beim Schmidt und beim Maler in zwei Jahren insgesammt 83 Mark und brachte dem Contor nur 10 Mark und 14 Schillinge ein.

IV. Kapitel.

Die Stellung und Wirksamkeit der Compagnie nach der socialen Seite.

§ 1. Fürsorge der Compagnie für die Wittwen der Prahm-Angestellten und Träger.

Es entsprach dem persönlichen Dienstverhältnisse, in welchem sich die Prahmschreiber zum Contor befanden, dass sich die Frachtherren der Wittwen ihrer verstorbenen „Diener" annahmen. Hierher gehört jene alte Ordnung [s. oben S. 67], nach welcher die Prahmschreiber-Wittwen aus den Einnahmen des ersten Jahres ein Wittwengeld bezogen. Als ein solches wird das in der Contorrechnung für 1689—91 an des seligen Conradus Wittwe ausgeworfene „quartal" und das ½jährige „zugelegte salarium" mit 13 ℔ 4 ß zu verstehen sein. Im Jahre 1611 verwandte sich

das Contor beim Vorstande des Heil. Geist-Hospitals für Anna Beckmann, eine betagte Wittwe des Prahmwächters Beckmann, die es „um ihres Mannes willen, der lange Jahre eines ehrbaren Kaufmannes treuer Wächter war", wohl verdiene, dass sie ihre Tage in der Ruhe und dem Frieden des Heil. Geist-Hospitals beschliesse. Für die Wittwen der Träger scheint später aus einer von den Riga- und den Nowgorodfahrern gemeinsam unterhaltenen Kasse gesorgt worden zu sein. In einem Contracte der Aeltesten des Nowgoroder Contors mit den Mengstrassen-Klosterherren vom Jahre 1746 über die Beschaffung eines neuen Rollwagens wird bestimmt: „Viertens ist noch späterhin von den Herren Aeltesten des Nowgoroder Contors für gut befunden worden, dass der Neueintretende an den wortführenden Herrn Aeltesten des Contors 60 Mark courant und ausserdem noch einen alljährlichen Beitrag zur Wittwenkasse zu zahlen hat. Die beiden letzteren Verpflichtungen erfolgen zum Besten der lebenden Klosterträger-Wittwen vom Nowgoroder Contor". Nach dieser Eintragung des Buches der „Gerechtsame der Mengstrassen Klöster Träger"[1]) bestand also bei den Nowgorodfahrern eine geordnete Wittwenversicherung und da nach einer anderen Eintragung desselben Buches vom Jahre 1671 die Mengstrassen-Klosterherren zu dieser Zeit nicht nur auf dem Lehne der Nowgorod- und Rigafahrer, sondern auch auf „anderen Lehnen arbeiteten", so wäre es wohl möglich, dass die Wittwenkasse der Träger im 18. Jahrhundert eine von den Compagnieen gemeinsam geregelte Organisation war.

Die Prahmschreiber, die Träger und des „Raths Diener" erhielten aus der Casse des Contors ihre regelmässige „Discretion". Sitte war es auch, dass die Träger-Bruderschaften zur Fastenzeit „den Ehrbaren Kaufmann um eine Verehrung für ihrer Töchter Brautschatz" anhielten. Mit der Zeit scheint hierbei das erlaubte Mass überschritten worden zu sein. Die Träger theilten sich in zwei bis drei Partieen und liefen eine nach der anderen dem Kaufmann „auf die Thür", hielten ihn auf der Strasse an und belästigten ihn auch hier mit der Büchse. Die Rigafahrer beschlossen deshalb im Jahre 1625, dass in Zukunft nur 3 Träger nach altem Brauche umgehen und sammeln sollten. „Was ein Ehrbarer Kaufmann diesen drei Personen aus gutem Willen verehren und geben wolle, solches sollten die anderen Träger des Rigischen Fahrwassers mit geniessen. Die andern Träger aber sollten sich nicht unterstehen und erdreisten, den ehrbaren Kaufmann auf der Strasse zu beschweren".

1) Im Archive der Rigafahrer-Compagnie, S. 49.

§ 2. Anderweitige Wohlthätigkeit der Compagnie.

Auch sonst war die Compagnie nicht zurückhaltend mit ihrem Interesse für wohlthätige Zwecke. Soweit die Mittel reichten, opferte man mit Vorliebe zu kirchlichen Zwecken. Die erhaltenen Contorrechnungen aus dem 17. Jahrhundert weisen zahlreiche Gaben zum Besten fremder Nothleidender nach, die vielfach Personen von Stand und Adel, vertriebene und flüchtige Geistliche anderer Länder, verarmte Livländische Edelleute und Gelehrte waren. Aber auch mancher arme Teufel aus dem Volke erscheint unter den Beschenkten, dem mit einer Gabe von wenigen Schillingen vielleicht schon viel geholfen wurde. Die grösseren Bittgesuche gingen, wie aus den Buchungen zu ersehen ist, auf „Recommandation", auch auf „vornehme Recommandation", bei der Compagnie schriftlich ein; manche erfreuten sich der Fürsprache des Rathes und der Stadtkämmerei. Vermuthlich wurden in ganz gleicher Weise auch die anderen Compagnieen von den Bittstellern angegangen, sodass viele dieser Bedürftigen in Lübeck Schutz und Hülfe gefunden haben mögen. Im 18. Jahrhundert erscheinen unter den Ausgaben dieser Art besonders häufig Unterstützungen an abgebrannte deutsche Gemeinden zum Aufbau ihrer Häuser und ihrer Kirchen; nach Livland, Finnland und zahlreichen Städten des deutschen Inlands flossen diese Gaben. Auch da, wo junge oder neuentstandene lutherische Gemeinden sich ihren Mittelpunkt mit einer eignen Kirche begründen wollten, half die Compagnie gern. Es scheint, dass Abgesandte solcher Communen von Stadt zu Stadt wanderten und ihren Gottesschilling sammelten. An den Kirchen, die in den Städten in der Pfalz am Rhein, in Frankfurt a/M., in Darmstadt, im Hessischen u. s. w. entstanden, waren unsere Rigafahrer dergestalt überall Helfer und Förderer.

§ 3. Der Zusammenhang der Compagnie mit der St. Marien- und St. Jacobi-Kirche.

Von den Beziehungen der Compagnie zur heimathlichen Kirche ist aus den Acten wenig zu erfahren. Ein Zusammenhang bestand mit der Marienkirche, *„unser leven fruwen karcken"*. Möglich, dass das reiche noch nicht befragte Archiv dieser Kirche hierüber weiteren Aufschluss geben wird. In den erhaltenen Contorrechnungen aus den Jahren 1606 bis 1613, 1690 und 1693 und vom Jahre 1739 bis 1759 weisen die regelmässig wiederkehrenden Ausgaben für den *„Köster"* und für *„der Rigafahrer ihre lichter"*, sowie die kirchlichen Bitten um Gottes Schutz für die Schiffe der Rigafahrer auf ständige Beziehungen zur Marienkirche hin. Gewöhnlich ist es ein Wächslicht von 3 Pfund, welches die Compagnie zu Weihnachten und zu anderen Festen der Kirche stiftet und welches

„*opp datt Beckenn vor der Döpe opthosetten*“ dem Küster mit einem kleinen Geschenke übergeben wurde. Aus der Contorrechnung für das Jahr 1740 ist zu ersehen, dass an den Küster Schröder zu St. Marien „*vor der Rigafahrer ihren Leuchter*“ 6 ℔. 6 ß gezahlt wurden, und dass also die Rigafahrer in Lübeck, gleichwie die Rigakaufleute in Rostock in der dortigen Marienkirche, einen eignen Leuchter besassen. Von weiterer Gemeinschaft mit der Kirche berichten uns die Acten leider nichts; wir erfahren namentlich auch nichts darüber, ob die Compagnie, gleichwie die Schonenfahrer und ihre Schwestergesellschaft in Rostock in der dortigen Marienkirche, einen eignen Altar hatte.

Wenn sich im Contor-Rechnungsbuche des Jahres 1740 und 1741 zwei Eintragungen finden, denen zufolge in der St. Jacobikirche Bitten von der Kanzel für eine glückliche Fahrt der Rigafahrer-Schiffe gehalten wurden, so werden hierunter wohl nur Beziehungen der Rigafahrer-Schiffer zu vermuthen sein. Hierauf weist auch jenes schon erwähnte Protocoll des Notars Joh. Wagner vom 18. Februar 1700 hin [Nr. 91], das im Auftrage der Schiffergesellschaft augenscheinlich zu dem Zwecke aufgenommen wurde, um darzuthun, dass die Prahmschreiber dem Schifferstande entnommen würden. Die Kirche der Lübeckischen Seefahrt ist die Jacobikirche heute noch. Nach jenem Document befand sich in der St. Jacobikirche beim untersten Durchgange an dem nach der Süderseite belegenen ersten Freistuhle unweit von dem Pfeiler, an welchem ein Epitaphium des seligen Herrn Adami Laurentz angebracht war, eine Monstranz, und mitten in dieser standen, mit Zierrath und einer Leuchter-Platte geschmückt, die Markenbuchstaben H. K. und J. S. mit der Unterschrift „Pramschreibers an das Rigische Lehn — Anno 1614“, die ganze Inschrift mit Gold überzogen.

§ 4. Beziehungen zur Gesellschaft der Schwarzen Häupter in Riga.

Die gesellschaftliche Stellung der Rigafahrer-Compagnie fand, wie schon erwähnt wurde, keinen Stützpunkt in einem eignen Hause, wie solches nach den bisherigen Ermittelungen die Schonenfahrer, Bergen- und Nowgorodfahrer, sowie die Kaufleute-Compagnie besassen. Dagegen hatten die Rigafahrer allem Anscheine nach bestimmte Beziehungen zu einem Hause, das allerdings nicht in der Heimath, sondern in Riga stand, welches aber dennoch wegen seiner eigenartigen Stellung eine Bedeutung auch für unsere Compagnie besass. Die hierauf bezüglichen Notizen, welche sich in den Rechnungen aus den Jahren 1608 bis 1612 befinden, lauten: 1608 Aug. 9: „*an Hinrich Ruechvoedt betalet eine Rigesche*

Rekung des Nienhuses der vinster undt anderer unkost Summa 25 ℔."; Nov. 22: *„Hinrich Ruechvoedt betalt eine wessell van Riga, davann de Junge up dem Nienhuse, oek einn wafslicht mit betalet, ifs* 10 ℔. 12 ß 6 ₰"; 1610 Apr. 17 wurden wiederum an Hinrich Ruechvoedt gezahlt: *„de unnkost defs Nienhuses tho Ryga, luet Winholt Beyer's breff"* mit 11 ℔. 7½ ß; unter dem 13. Oct. desselben Jahres werden Auslagen *„van Winholt Beyer von Riga"* mit 18 ℔. 1 ß 6 ₰ in Ausgabe gebracht. Unter dem 1611 Mai 21 heisst eine Eintragung: *Hannfs Moeller betalt wegen Winholt Beyer de avergeschrevene gelde, so in Riga an wafslicht. ok Jungens verunkostet, darvon de summe ifs* 14 ℔. 7 ß 6 ₰; endlich werden am 12. Mai 1612 gebucht: *Winholt Beyer wessell bref oder Rekung betalt an Hannfs Bockhusenn, so an dem Nienhuse to Riga verunkostet ifs* 12 ℔. 4 ß.

Unter Berücksichtigung einer späteren Notiz der Compagnie-Acten, die uns ebenfalls von regelmässigen Ausgaben für das „Nie Hus" in Riga berichten [Nr. 13], ist nicht zu verkennen, dass in diesen Ueberlieferungen ein Zusammenhang der Rigafahrer-Compagnie mit der Gesellschaft der „Schwarzenhäupter" in Riga vorliegt, die dortselbst in einem Hause am Marktplatze ihren Sitz hatten, das von altersher das „neue Haus" genannt wurde. Die Schwarzhäupter-Gesellschaften waren Verbrüderungen junger Kaufleute, die sich von Norddeutschland nach Livland ausgebreitet[1]) und in Reval, Riga, Dorpat, Goldingen, Fellin, Wolmar, Narwa und in Nowgorod festen Fuss gefasst hatten. Die Entstehung der Schwarzhäupter-Gesellschaft in Riga dürfte ganz ähnlich der der Revalschen Gesellschaft gewesen sein[2]). Zweierlei kann als feststehend angesehen werden: erstens, dass das älteste Document der Rigischen Schwarzenhäupter der Schragen vom Jahre 1416 ist, obwohl die Gesellschaft schon eine längere Zeit vorher, vielleicht schon seit dem Jahre 1354 in vollständiger Organisation mit einem Aeltermanns-Vorstande, mit Kämmerern und Schaffern bestanden haben mag, und dass sie zweitens, ebenso wie die Schwarzhäupter in Reval, aus der Grossen Gilde hervorgegangen sind. Sie waren die jüngeren Mitglieder derselben und scheinen sich im 14. Jahrhundert von der Grossen Gilde getrennt zu haben, um zu einer selbständigen Gesellschaft junger unverheiratheter Männer zusammen zu treten. Nach Girgensohn wird ihr Name zum ersten Male in einem Rechnungs-

1) In Wismar existirte eine Gesellschaft der „Schwarzhäupter", von der jedoch nichts Näheres bekannt ist. Zeitschrift des Vereins für Lüb. Gesch. u. Alterthumskunde, Bd. II, S. 551.

2) Ueber die frühesten Zeiten der Schwarzenhäupter zu Reval siehe Beiträge zur Kunde Esth-, Liv- und Curlands, Bd. I, ferner: Die Schwarzenhäupter auf den Schlössern Livlands in den Beiträgen zur Kunde Esth-, Liv- und Curlands, Bd. II, S. 360 ff.

buche der Fastnachtabend-Schaffer genannt[1]), welches die Jahre 1413 bis 1442 umfasst. Aus der ersten Inscription dieses Rechnungsbuches von 1413, in welcher der Oldermann und andere Beamte der Vereinigung mit Namen bezeichnet werden, geht hervor, dass die Gesellschaft schon mindestens einige Jahre vor dem Jahre 1413 existirt hat. Das schwarze Haupt, das Bild des heiligen Mauritius, ist zuerst in dem Schragen der Schwarzen Häupter aus dem Jahre 1416 nachweisbar. Dass das Haupt des heiligen Mauritius, des äthiopischen Generals im Heere des Kaisers Diocletian, der sich von dem Bischof Zambdal in Jerusalem taufen liess und im christlichen Glauben dafür mit seiner Thebanischen Legion hingerichtet wurde[2]), von jeher zu den wesentlichsten äusseren Merkmalen der Gesellschaft gehört hat, darüber kann nach allen Ueberlieferungen ein Zweifel nicht mehr bestehen. Auch auf dem Beischlagsteine zur rechten Seite des Portals des bis heute erhaltenen Hauses der Schwarzhäupter in Riga ist das Bild des ritterlichen Aethiopiers zu sehen. Von den Schwarzenhäuptern wird der Mauritiustag, der 22. September, auch heute noch festlich begangen[3]).

Man rühmte der Gesellschaft nach, dass ihre Mitglieder als die jungen Angehörigen des Grosshandelsstandes nach aussen glänzend auftraten. Bezeichnend hierfür ist jedenfalls die Thatsache, dass unter den Rigaer Schützengilden die im Jahre 1416 von ihnen, den Gliedern der Grossen Gilde und des Rathes, gestiftete Schwarzhäupter-Gilde, deren Mitglieder-Verzeichnisse aus den Jahren 1416—1451 die Namen von 44 Rathsherren enthalten[4]), die erste und angesehenste war. In dem Jahre, in welchem die Schwarzenhäupter den ältesten ihrer erhaltenen Schragen erhielten, 1416, war ein Godeke Durkop einer ihrer Aelterleute, derselbe, welcher 1425 als Rathsherr zugleich Mitglied ihrer Schützengilde war und im Jahre 1433 als der erste Schützenkönig aus der Reihe der Rathmannen genannt wird[5]). In der St. Peterskirche besassen die Schwarzenhäupter eine Vicarie, zu der sie neben den zwei Verordneten des Rathes ebenfalls zwei Vorsteher zu stellen hatten[6]). Nicht minder lässt

1) Sitzungsberichte der Gesellschaft f. Gesch. u. Alterthumskunde der Ostseeprovinzen Russlands, 1885, S. 56.

2) Beiträge zur Kunde Esth-, Liv- und Curlands, Bd. II, S. 360 ff.

3) Sitzungsberichte der Gesellschaft f. Gesch. u. Alterthumskunde der Ostseeprovinzen Russlands, 1893, S. 68—71.

4) C. Mettig, Das Schützengildenbuch der Schwarzen Häupter, in den Sitzungsberichten der Gesellschaft f. Gesch. u. Alterthumskunde der Ostseeprovinzen Russlands, 1885, S. 105.

5) Daselbst S. 107—108.

6) L. Napierski, Zur Geschichte des Schwarzhäupterhauses in Riga, in den Mittheilungen aus dem Gebiete der Geschichte Liv-, Esth- und Curlands, Bd. XIII, S. 271.

auch auf ihren Wohlstand und auf ihre Luxusliebe der reiche Besitz ihres Hausrathes an Silber, Tischzeug, Möbeln, Bildern und Waffen schliessen, worüber im Jahre 1441 ein Inventar aufgenommen wurde, wie auch ihre Schenkungen an St. Katharinen und St. Petri denselben Eindruck bestätigen[1]). Die gottesdienstlichen Verrichtungen in ihrer Kapelle in der St Katharinen-Kirche hatten die Mönche des Franziskaner-Klosters übernommen, wofür denselben ein bestimmtes Honorar gezahlt wurde. Die Kapelle besass zwei kostbare Glasfenster zum Preise von 107 Mark, welche das einfallende Licht dämpften. Der Altar hatte eine Platte von polirtem Stein und eine Gewandung von rothem und grünem Arrasch. Ueber dem Altare vor dem heiligen Leichname hing ein Kronleuchter mit 7 Kerzen. Den sonstigen Altarschmuck bildeten ein grosses silbernes Kreuz, ein vergoldeter silberner Kelch mit dem Wappen der Gesellschaft, zwei silberne Apollen [Kannen], die gleichfalls mit einem Mohrenkopf geschmückt waren, und mehrere silberne Patenen. Die Kapelle enthielt ferner Leichendecken von blauer und gelber Seide, welche bei Beerdigungen gebraucht wurden, sowie auch eine Bahre[2]).

Das uns in den Acten der Rigafahrer entgegentretende „Nye Hus" der Gesellschaft führte diesen Namen nachweislich schon in einer Zeit, in welcher es noch nicht der Sitz der Schwarzenhäupter war. Es war Eigenthum der Stadt und wird unter dem Namen der „domus nova" im Liber reddituum der Stadt Riga schon im Jahre 1334 erwähnt[3]). Die Gesellschaft erwarb das Haus, nachdem sie bis dahin in einem anderen, unweit der Schalpforte und des Frauenthurmes belegenen Gebäude ihre Zusammenkünfte gehabt hatte, in der zwischen den Jahren 1454—1477 liegenden Zeit[4]). Der Rath hatte es ihnen und der Grossen Gilde zur gemeinschaftlichen Benutzung angeboten, was um so unbedenklicher geschehen konnte, als die Mitglieder der Grossen Gilde ohnehin zur Theilnahme an den Gelagen der Schwarzhäupter berechtigt waren [Schragen von 1416, Art. 4]. Die Grosse Gilde hatte aber die Gemeinschaft mit den letzteren abgelehnt und so war das Haus zunächst den Schwarzhäuptern allein zur Benutzung überlassen worden, bis es der Rath im Jahre 1477, um den eingetretenen Zerwürfnissen zwischen der Grossen Gilde und den Schwarzhäuptern ein

1) Liv-, Esth- u. Curländisches Urkundenbuch, Bd. IX, Nr. 764.

2) C. Mettig, Die Kapelle der Schwarzen Häupter in der ehemaligen, den Franziskanern gehörigen St. Katharinen-Kirche in Riga, in den Sitzungsberichten der Gesellschaft f. Gesch. u. Alterthumskunde der Ostseeprovinzen Russlands, 1889, S. 99—106.

3) L. Napierski, Zur Geschichte des Schwarzenhäupterhauses in Riga, in den Mittheilungen aus dem Gebiete der Geschichte Liv-, Esth- und Curlands, Bd. 13, S. 253 ff.

4) Daselbst S. 267.

Ende zu machen, durch seinen Schiedsspruch beiden Theilen unter wesentlich gleichen Berechtigungen einräumte[1]).

Liessen schon die oben erwähnten Auszüge aus dem Rechnungsbuche der Rigafahrer-Compagnie darauf schliessen, dass irgend welche Beziehungen seitens unserer Compagnie zu dem „Neuen Hause" in Riga bestanden, so ist nach den von Mettig auf Grund einer Urkunde vom 15. Februar 1569 und anderer Acten des Schwarzenhäupter-Archives über die Lübische Bank im Neuen Hause gemachten Mittheilungen unschwer zu erkennen, welcher Art diese Beziehungen waren[2]).

Die bis zum Anfange unseres Jahrhunderts im Neuen Hause gezeigte Lübische Bank war eine mit reichem Schnitzwerk verzierte eingeschlossene Abtheilung des Saales, vermuthlich der grossen Gildestube, in welcher Tische und Bänke standen und die viel Aehnlichkeit mit den Gelagen des Hauses der Schiffergesellschaft in Lübeck gehabt haben dürfte, aus deren Mitte, nach Mettig, auch wohl die Gründer dieser Bank hervorgegangen waren. Im Jahre 1569 hatte sich das Bedürfniss für eine würdige Reparatur des Gestühls und seiner Einrichtungen geltend gemacht. Zu diesem Zwecke hatte die Lübecker Schiffergesellschaft laut jener Urkunde vom 15. Februar die Ausschreibung einer Abgabe von ½ Thaler für jedes Schiff beschlossen, das von Lübeck nach Riga und nach der Nordsee, ebenso von Westen nach der Trave segeln würde. Nach einem an den Aeltermann der Schwarzen Häupter gerichteten Schreiben vom 13. Juni 1587 wurde zu dieser Zeit das Gestühl erneuert. Vermuthlich weil man das Holzwerk reich und kunstvoll herrichten lassen wollte, wurden die Contormacher in Lübeck mit der Ausführung beauftragt. In demselben Jahre erklärten sich auch die Frachtherren der Rigafahrer-Compagnie bereit, dem Gestühle ein die Stadt Lübeck darstellendes grosses Wandgemälde zu stiften, dessen Grösse der ganzen Länge der Bank entsprechen sollte. Den Entwurf dazu nahm für die Vorsteher der Bank der nach Riga segelnde Jochim Meier mit. Auch im folgenden Jahre bekundete unsere Compagnie ihr Interesse an diesem Gelage, indem die Sitze der Vorsteher der Bank von dem Lübecker Maler Wolfgang Schürer neu gemalt und verziert wurden. Ueber den Bänken hing eine sechsarmige Krone und zu ihrem Schmucke gehörte ferner ein Lübischer Adler, dessen Brustschild die

1) Andere über den Ursprung des „Neuen Hauses" geltend gemachten Ansichten, auch die von Gutzeit, haben nach den Untersuchungen Napierski's ihren Halt verloren. [Sitzungsberichte der Gesellschaft f. Gesch. u. Alterthumskunde der Ostseeprovinzen Russlands, 1885, S. 20—27, 30—36, 44—50, 55 u. 56, 105—108, 117 u. 118.]

2) Mettig, Die Lübische Bank im Hause der Schwarzen Häupter in Riga, in den Sitzungsberichten der Gesellschaft f. Gesch. u. Alterthumskunde der Ostseeprovinzen Russlands, 1893, S. 78—82.

heimathlichen Farben zeigte. Die Bank war im Besitze von silbernen Trinkgeschirren, unter denen der Lübische Wilkommen vom Jahre 1651 ein Prachtstück von hohem Werthe ist.

Diese Lübische Bank mit ihren zu mehreren Lauben eingetheilten Tischen und Bänken wird zweifellos nicht ausschliesslich eine behagliche Rast den von Lübeck nach Riga fahrenden Schiffern geboten haben, sondern wir werden sie uns zugleich als einen Mittelpunkt des gesellschaftlichen Lebens der in Riga ansässigen Lübecker Kaufleute und namentlich der jungen Kaufgesellen zu denken haben, die mit den ihnen befreundeten Schwarzhäuptern hier vermuthlich einen geselligen Verkehr gepflegt haben. Erst diese Vereinigung der Seefahrer mit dem Kaufmanne können die anscheinend ständigen Beziehungen unserer Compagnie zur Lübischen Bank im „Nyen Huse“ und zu diesem selbst genügend erklären. Wenn von Mettig berichtet wird[1]), dass die Lucht, unter welcher die Lübische Bank ihren Standort hatte, aus 6 Fenstern bestand, von denen zwei „vermalt“ waren, ferner, dass einmal 6 Pfund Zinn für die Herstellung der Fensterfugen verbraucht wurden, dass nach einer Verordnung vom Jahre 1591 für die Mitglieder der Lübischen Bank von einem jeden derselben nach alter Sitte ein Glas als Abgabe gefordert wurde und dass endlich für die Besorgung der Bank ein Junge gehalten wurde, der auch den Kronleuchter mit Wachskerzen zu versehen hatte, so liegt in alle Dem die klare Erläuterung jener Rechnungsnachweise unserer Compagnie aus den Jahren 1608 bis 1612, denen zufolge die Auslagen für das Fenster, für den Jungen und den Kronleuchter des „Neuen Hauses“ erstattet und mit Quittungen belegt werden. Diese Leistungen der Compagnie an das Neue Haus in Riga waren somit eigentlich Leistungen an die Lübische Bank und weil der in Riga weilende Kaufmann und namentlich die jungen Gesellen Nutzen und Gewinn von dem Verkehr im Neuen Hause hatten, so wurden die Beiträge auch gewiss gern geleistet. Hinrich Ruechvoedt in Riga, an den im Jahre 1608 Aug. 9. eine Rigische Rechnung für das Fenster des Neuen Hauses bezahlt und ferner die Auslagen für den Jungen und ein Wachslicht erstattet wurden, war ein Rigafahrer [S. 91] und vielleicht auch einer der Vorsteher der Bank, zu welchen man Kaufleute um so lieber wählte, weil sie sich nicht wie die Schiffer nur vorübergehend in Riga aufhielten und weil die Vorsteher der Bank sichtlich auch den geschäftlichen Verkehr mit den Aelterleuten der Schwarzhäupter zu besorgen hatten. Näheres über die Zusammensetzung und Verwaltung der Bank ist auf Grund der dem Verfasser vorliegenden Nachrichten nicht festzustellen und deshalb muss auch die sich an

1) A. a. O. 1893, S. 78—82.

eine Acte des Compagnie-Archivs vom 11. Aug. 1663 knüpfende Frage unentschieden bleiben, ob der mit seinem Sohne in Lübeck weilende Vorsteher der Bank, Dietrich Mull, dem zu Ehren die vier Frachtherren unserer Compagnie auf Kosten derselben im Rathskeller ein Frühstück veranstalteten, ein Rigenser Bürger oder wirklich, wie zu vermuthen ist, ein an der Düna ansässiger Lübecker Kaufmann war. Dass der Kostenantheil der Compagnie der Rigafahrer ein dauernder war und dass auch vielleicht noch weitergehende Leistungen bestanden, dafür scheint die Notiz einer Supplication der Compagnie an den Lübecker Rath und ein Schreiben des letzteren an den Rigaer Rath vom 21. April 1637 zu sprechen, „dass ihre Leute das Neue Haus [in Riga] und die Armenhäuser daselbst mit grossen Spesen und Unkosten bedienen und unterhalten müssten", was zur Begründung einer Beschwerde über mancherlei Verkürzungen ihrer überlieferten Privilegien in Riga hervorgehoben wird [Nr. 59].

Wahrscheinlich war bei den alten regen Handelsbeziehungen Lübecks zu Riga die Stellung des Lübecker Kaufmannes und seiner Lieger und Factoren, der jungen Gesellen, zu den Bürgern der Grossen Gilde und ihren jüngeren Gliedern, den ledigen Mitgliedern der Schwarzhäupter-Gesellschaft, eine wohlangesehene. Bei den grösseren Festen der letzteren, den Fastnachtstrünken, dem Maigrafenfest und den Schützentrünken[1]), werden die Lübischen Freunde ihres Hauses gewiss nicht gefehlt haben, wie denn auch solchen freundschaftlichen Zusammenhang ein Vermerk des Kämmereibuches der Schwarzhäupter vom Jahre 1441 zu bekunden scheint, welches unter den Gegenständen ihres Besitzes zwei „steynbussen" aufzählt, „die dem zwischen Lübeck und Riga handelnden Kaufmanne dienten"[2]).

Bleibt unsere Kenntniss der thatsächlichen Beziehungen unserer Compagnie zu dem Neuen Hause in Riga und seiner Bewohner auch trotz der vorstehend geschilderten Zeugnisse eine lückenhafte, so erhellt doch aus Allem die bemerkenswerthe Thatsache, dass der junge Kaufmann, der sich in der Fremde als Geselle oder Factor aufhielt, um den fremden Markt und seine Waaren, seine Lieferungen, seine Preis- und Credit-Verhältnisse kennen zu lernen, auch hier nicht ohne die schützende Hand der Heimath lebte. Das Zusammenleben mit den Altersgenossen, mit den Gleichgesinnten und Gleichgestellten unter den zahlreichen fremden Volkselementen, die Rigas Bevölkerung bunt durchsetzten, musste in den angehenden Rigafahrern ein doppelt lebhaftes Gefühl für die Vaterstadt erwecken. Dieses Gefühl rege zu halten und zu kräftigen, dazu diente auch jenes Bild der Vaterstadt über den Bänken in dem Neuen Hause, das in

1) Napiersky, Zur Geschichte des Schwarzhäupterhauses in Riga, in den Mittheilungen aus dem Gebiete der Geschichte Liv-, Esth- und Curlands, Bd. XIII, S. 272.

2) C. Mettig, Die Kapelle der Schwarzen Häupter u. s. w., a. a. O. 1889, S. 104. Liv-, Esth- u. Curl. Urkundenbuch, Bd. IX, Nr. 704 § 22; vgl. auch § 19, Zusatz.

einer Erneuerung vom Jahre 1720, ebenfalls als ein Geschenk der Rigafahrer-Frachtherren, Kunstwerth genug besass, um auch von Peter dem Grossen bei seinem Besuche in Riga in Augenschein genommen zu werden[1]). Im Uebrigen führten den jungen Kaufmann die Beziehungen, welche ihn dergestalt mit der Heimath verknüpften, auch frühzeitig zu den Grundsätzen der Selbsthilfe, der Verbrüderung und des Gemeinsinnes, auf welchem die Kraft des Lübeckischen Handels von jeher begründet war.

§ 5. Die gesellschaftliche Stellung der Rigafahrer.

Von dem inneren gesellschaftlichen Leben der Compagnie, einer Seite, die bei der Neigung jener Zeit zur Behaglichkeit und zur Lustbarkeit auch im Kreise der Rigafahrer nicht ganz zurückgetreten sein dürfte, wird uns in den Acten sehr wenig überliefert. Im Contorbuche für 1739 finden sich unter dem 22. Mai verzeichnet: *„an Unkostung, so mit Meine H. Mit-Collegen Ar. Peter Busch und Schröder in Weinkeller verz.: 2 Mark 1 Schilling"*. Anscheinend aus noch späterer Zeit stammend, deuten gedruckte Einladungskarten zur Mittags- und Abendgesellschaft von Seiten des Rigafahrer-Collegiums darauf hin, dass sich die Compagnie alljährlich zu einem gemeinschaftlichen Essen vereinigte.

Einen besseren Anhalt geben die Acten für die Beantwortung einer anderen Frage, nämlich der, welche bürgerliche Stellung die Rigafahrer innerhalb des Gesammthandelsstandes einnahmen.

Es wurde schon auf die führende und dominirende Stellung hingewiesen, welche die Schonenfahrer von jeher inne hatten und die auch später darin zum Ausdruck kam, dass sie unter den 12 Collegien, in welche sich die Bürgerschaft theilte, die Wortführer wurden. Allerdings zeichnete neben den fünf commerzirenden Zünften dieser Zeit[2]) und den nicht am Grosshandel betheiligten Gewandschneidern, Krämern, Brauern und Schiffern und den vier grossen Aemtern[3]) die Zirkel-Compagnie und die Kaufleute-Compagnie noch eine besondere und erste Rangstellung aus. Indessen die Kaufleute-Compagnie war keine eigentliche Interessen-Vertretung. Ihre Unterschrift fehlt bei sämmtlichen Collectiv-Eingaben der Compagnieen, die sich im Archiv der Rigafahrer befinden, und insofern bestätigen unsere Acten die Ansicht Wehrmann's, dass die *„koplude cumpanye"* vorherrschend, wenn nicht allein geselligen Zwecken

1) C. Mettig, Die Lübische Bank u. s. w. a. a. O.

2) Schonenfahrer, Bergenfahrer, Nowgorodfahrer, Rigafahrer und Stockholmfahrer.

3) Bäcker, Schmiede, Schneider und Schuster.

gedient habe[1]). Da aber die Mehrzahl der angesehenen Kaufleute Aufnahme in die Kaufleute-Compagnie nachsuchte[2]), so werden auch die Rigafahrer sehr zahlreich der Kaufleute-Compagnie angehört haben.

Leider haben sich vollständige Mitglieder-Verzeichnisse der Rigafahrer-Compagnie aus älterer Zeit nicht erhalten. Doch zum Ersatze dafür lassen die folgenden Acten-Unterschriften erkennen, dass unter den Rigafahrern Namen von gutem und bestem Klange waren, deren Träger zweifellos alten und angesehenen Kaufmannsfamilien der Stadt angehörten. Ein am 24. October 1599 an die Bürgerschaft der Stadt gerichteter öffentlicher Aufruf ist von folgenden Rigafahrern unterzeichnet:

Hans Sesemann	Hans Osthoff
Christoffer Kordes	Berendt Kokenhoff
Hans Hackhusen	Heine Lodewigh
Gabriel Lutkens	Hans Lankhar
Asmus Jappe	Andreas Kroger
Jochim von Senden	Hinrik Ruvodt
Hinrik Jürgens	Franz Boecke
Hans Moller	Hinrik Hagedohren
Brandt Fick	Hinrich Alberdingk
Frederick Schroter	Cordt Schultt
David Schinckell	Clawes Poppingk
Detleff Frobose	Harmen Santmann
Willem Schomaker	Hans Hanndt.

Eine vermuthlich im Jahre 1603 erfolgte Attestirung des Wortlautes des bisher üblichen Bürgereides weist zum Theil dieselben Namen auf:

Hans Sesemann min egenn Handt	Wilhelm Schoninck
Christoffer Kordes	Heinrich Jürgens
Hans Hackhusen	Hans Udemann
Gabriel Lutkenns	Hans Moller
Asmus Jappe	Hans Lanckhaer
Hermann Santmann	David Schinckell
Clawes Poppinnck	Heinrich Alberdinck
Franz Boecke	Detleff Frobose
Heine Lodewig	Hans Osthoff
Hans Hanndt	Joachim von Senden
Heinrich Hagedoeren	Cordt Schulte.
Frederick Schroeder	

Eine weitere öffentliche Kundgebung des Contors anlässlich der erfolgten Beilegung der Reiser'schen Unruhen durch den Recess vom Jahre 1605 trägt die folgenden Namen:

Asmus Jappe	Frederik Schroder
Jochim von Senden	Hinrik Ruvodt
Harmen Santman	Hans Ostermann

1) Wehrmann, Das Lübeckische Patriziat, Zeitschrift des Vereins für Lüb. Gesch. u. Alterthumskunde, Bd. V, S. 322.

2) Wehrmann, ebenda S. 352.

Hans Moller	Brandt Fick
Hans Sesemann	Hans Lanckhar
Christoffer Kordes	Jürgen Switzer
Hans Osthoff	Gotthart Marquart.

Bei einer Sitzung im Schütting am 24. September 1606, als die Briefe von Herzog Carl von Schweden berathen wurden, welche die Schifffahrt nach Riga untersagten, waren

Jochim von Senden	Harmen Sandtman
Hans Moller	Goedert Marquart
Christoffer Chordes	Hans Osthoff
Brandt Fick	Hans Lanckhar
Friderick Goessen	und
Hans Backhues	Hinrick Ruechvoedt

anwesend, und endlich wurde ein Protocoll der Compagnie über die Wahl des Pawel Plön zum Prahmherrn [im Jahre 1611] von den folgenden, den vermuthlich anwesenden Rigafahrern unterzeichnet:

Hartich von Stiten	Johan von Börger
Jacob von Dorne	Caspar Osthoff
Hans Barthels	Franz von Dohren
Hans Lanckhar	Hinrich Rund
Frederick Schröder	Hans Ostermann
Hans von Lho	Hans Füchting
Hans Osthoff	Harmen Arenbeck
Clawes Schmidt	Rudolff Stylis
Laurenz Nummens	Luck Harwest.

Am bezeichnendsten dafür, dass die Rigafahrer im 17. Jahrhundert der Bedeutung ihres Handels entsprechend unter ihren Mitgliedern in der That eine Reihe altangesehener Kaufleute zählten, ist der Name Hartwig von Stiten, der als ein Sohn des Rathsherrn Georg von Stiten in erster Ehe mit Magdalena, einer Tochter des Rathsherrn Hieronymus Lüneburg, und in zweiter Ehe mit Anna, Tochter von Friedrich Plönnies, vermählt war. Hartwig von Stiten gehörte schon seit dem Jahre 1597 der Zirkelgesellschaft an und wurde im Jahre 1619 in den Rath gewählt. Für die Geschichte des Lübecker Patriziats ist die Thatsache wohl bemerkenswerth, dass ein Mitglied der Zirkelgesellschaft zugleich Mitglied einer Kaufmanns-Compagnie war. Die Familie von Stiten, die schon seit dem Anfange des 15. Jahrhunderts im Rathe der Stadt sass, war, wie die Warendorps, Brömses, Pleskows, Plönnies, Lüneburgs, von Wickedes und Kerkrings, eine der ersten und ältesten Familien der Stadt. Allerdings gehörte sie mit diesen auch zu den letzten Elementen des altaristokratischen Stadtregiments, das im Jahre 1665 unter dem Vordringen der bürgerlichen Klassen seine überlieferte Stellung mit der alten „Rathsherrlichkeit" aufgeben musste. Andere von Stiten sind unter den Rigafahrern nicht nachzuweisen. Aber dass dennoch die Beziehungen zu Riga nicht zufällige und rein persönliche des Hartwig von Stiten, sondern vielleicht zur Familie

gehörige und in dieser Bedeutung sogar ältere waren, dafür könnte eine weitere Acte sprechen, nach welcher ein Vetter des Hartwig von Stiten, ein Johann von Stiten, ebenfalls Mitglied der Zirkelgesellschaft, mit Gertrud Engelstedt, einer Tochter Hinrichs Engelstedt in Riga und seiner Frau Catharina Dreling, vermählt war, welche letztere wieder eine Tochter des Aeltesten der Grossen Gilde in Riga, Caspar Dreling, war [Nr. 71]. Johann von Stiten und der Rigafahrer Hartwig von Stiten hatten beide in Hartwig von Stiten dem Aelteren ihren Grossvater, indem Hartwig ein Sohn des Rathsherrn Georg von Stiten und Johann ein Sohn des Rathsherrn Heinrich von Stiten war. Die Familie Dreling gehörte, wie es auch die Genealogie in der Anlage zu Nr. 71 darthut, zu den ersten Familien Rigas, und da auch Johann von Stiten allem Anscheine nach ein Kaufmann und mit der Enkelin einer der angesehensten Kaufmannsfamilien verehelicht war, deren nächste lebenden Verwandte ebenfalls Kaufleute waren, so wird auch er in Handelsgeschäften nach Riga gekommen sein und hier seine spätere Gattin kennen gelernt haben. Sein Rigaer Vetter Marquart Dreling lebte, auch noch nach dem Tode des Johann von Stiten, wie aus einer Testamentanzeige des Rigaer an den Lübecker Rath vom 23. October 1646 hervorgeht [Nr. 71], in Lübeck, während auf seinen Vetter Palm Dreling das Amt des Grossvaters Caspar Dreling, des Aeltesten der Grossen Gilde, übergegangen war. Johann von Stiten starb 1641 im 83. Lebensjahre, während sein Vetter Hartwig schon 6 Jahre zuvor, 1635, verstorben war. Bemerkenswerth für den Zusammenhang der Familie von Stiten mit Livland ist ferner, dass ihr Name auch in älteren livländischen Urkunden wiederholt genannt wird und Träger desselben in den livländischen Städten gelebt haben[1]). Im Jahre 1443 beurkundete Lübeck an Reval, dass der Lübeckische Rathmann Jacob Bramstede und sein Bruder Heinrich nach eidlicher Aussage des Rathmannes Godeke Pleskow und des Bürgers Jacob von Stiten die nächsten Erben der in Reval verstorbenen Catharincke, Tochter ihres gleichfalls verstorbenen Bruders, des Revalschen Bürgers Gerd Bramstede seien[2]).

1) Unter Anderen ein Lambrecht von Stiten, Bürger von Dorpat, der im Handel mit Wachs und Pelzwerk thätig war. [Liv-, Esth- und Curl. Urkundenbuch, Bd. VII, Nr. 793 u. Bd. IX, Nr. 86.]

2) Liv-, Esth- und Curl. Urkundenbuch, Bd. IX, Nr. 963.

Dritter Abschnitt.

Die politische Thätigkeit der Compagnie.

I. Kapitel.

Die handelspolitische Gesammtlage zu Beginn des 17. Jahrhunderts.

Das 17. Jahrhundert, dessen Ereignisse der Antheilnahme unserer Compagnie an den öffentlichen Angelegenheiten der Stadt und ihrer speciellen politischen Thätigkeit den Rahmen geben, war für alle Hansestädte eine Periode der Umbildung veralteter politischer und öconomischer Zustände zu einer modernen Gestaltung der Dinge. Die Völker, denen die Hansa während zweier Jahrhunderte ihre wirthschaftlichen Schicksale dictirt hatte, waren auf dem Wanderzuge nach Sicherstellung ihrer politischen und wirthschaftlichen Unabhängigkeit. Seit dem Ende des vorigen Jahrhunderts war in den Ländergebieten der Ostsee wie der Nordsee der ehemals einheitlich organisirte hansische Handelsmarkt in voller Auflösung begriffen und am Wolchow, in Skandinavien, in England und in den Niederlanden bedeutete die letzte Scheidung der einheimischen von der fremden Herrschaft den Sieg des nationalen Princips über das universale der Hansa. Allerdings blieb Lübeck auch noch im 17. Jahrhundert das Haupt des Städtevereins. Aber wie nach aussen, so fand der Bund auch im Inlande nur noch selten Gelegenheit, seinen politischen Einfluss geltend zu machen. Auf dem Hansetage im Jahre 1579 wurden zwar noch einmal nach den Vorschlägen Lübecks die Grundsätze berathen, nach denen die Hansestädte ihre gemeinsamen Angelegenheiten regeln und den Religions- und Landfrieden aufrecht erhalten sollten. Als aber im Jahre 1601 der Hansetag in Lübeck zur Neubelebung des alten Handelsverkehrs mit Nowgorod und Pleskow die Absendung einer Gesandtschaft an den Zaren Boris

Feodorowitsch beschloss und von Lübeck, welches die diplomatischen Vorverhandlungen geleitet hatte, im Jahre 1602 an die anderen Städte die Aufforderung zur Betheiligung erging, war Stralsund die einzige Stadt, welche sich mit eignen Delegirten und Wagen an der Expedition betheiligte[1]).

In der Ostsee hatte das 16. Jahrhundert Lübeck nach Beendigung des schwedischen Freiheitskrieges noch einmal auf der Höhe seiner Macht und seines Einflusses gesehen. Aber mit so grossen Opfern die Stadt ihren Kampf gegen Christian zu Ende geführt hatte und so vielverheissend die Verträge erschienen, die König Friedrich und Gustav Wasa mit ihr eingegangen waren, so trug doch der neue Besitzstand die Bedingungen des Verfalls in sich selbst. Abgesehen von der fortgesetzten Begünstigung der holländischen Schifffahrt, der Privilegirung der eignen Häfen und den zunehmenden Beschränkungen der deutschen Handelsrechte mussten namentlich die inneren Reformarbeiten König Friedrich's und Gustav Wasa's auf dem Gebiete des heimischen Handelsverkehrs und Gewerbes den Gegensatz zwischen der heimischen und fremden Arbeit verschärfen und in der nordischen Bevölkerung die Vorstellung befestigen, dass ein politisch selbständiges Land auch die Bedingungen seiner politischen und wirthschaftlichen Entwickelung selber erzeugen müsse. Als dann Lübeck noch einmal das Schwert in den Dienst seiner bedrohten Privilegien und Freiheiten stellte, wurde dieser Kampf ein Streit um die Existenz des hansischen Handels mit allen seinen Errungenschaften und Erinnerungen aus der grossen Waldemar'schen Zeit — im letzten Grunde freilich ein Kampf gegen das nationale, mit aufsteigenden Kräften erfüllte, nach politischer und wirthschaftlicher Unabhängigkeit strebende nordische Volksthum. Der Friedensvertrag zu Hamburg, der die blutige Grafenfehde abschloss, bedeutete für Lübeck einen Verzicht auf jeden ferneren politischen Einfluss im Norden.

Unter den Nachfolgern Friedrichs und Gustav Wasas besserten sich die merkantilen Beziehungen nur vorübergehend. In Dänemark wurde zwar durch den Vertrag zu Odense, welchen Friedrich II., Christians III. Sohn, mit Lübeck und den anderen Hansestädten abschloss [1560][2]), den sechs wendischen Städten Lübeck, Hamburg, Rostock, Stralsund, Wismar und dem noch immer seethätigen Lüneburg freie Schifffahrt durch den Oeresund mit gewöhnlichen Seebriefen und Certificaten zugestanden. Nur fremde Güter, z. B. englische, schottische und andere ausländische Waaren, sowie Wein und Kupfer sollten dem Sundzolle unter-

1) Blümcke, Berichte und Acten der hansischen Gesandtschaft nach Moskau im Jahre 1603, Bd. VII der Hans. Geschichtsquellen.

2) Sartorius, Bd. III, S. 128, 141.

worfen werden. Auch bestätigte der Vertrag den Bergenfahrern das unbeschränkte Verfügungsrecht über das contorische Viertel in Bergen, die „Deutsche Brücke“[1]). Dass Schonen zu dieser Zeit seine letzte Bedeutung für den Fischereiverkehr und als Fischereiküste verlor, war eine natürliche Folge des Rückganges des Fischreichthums der sundischen Gewässer, sowie des gleichzeitigen Emporkommens der Fischereiindustrie in den westlichen Meeren. Den schonischen Hering, der noch in den Verordnungen des Rathes über den Heringshandel im Jahre 1576 an erster Stelle genannt wurde, verdrängte der Alborg- und der flämische Hering, welch' letzterer nach dem Recess vom Jahre 1605 in Lübeck auch der Hering der Höker war[2]).

Doch im Verkehr mit Dänemark verschlechterte sich trotz des Vertrages zu Odense das gegenseitige Verhältniss sehr bald unter König Friedrich II. Zum Schreib- und Tonnengeld trat im Sunde der Lastzoll hinzu. Danzig musste sich König Friedrichs Gnade, weil es schwedische Kaper aufgenommen hatte, mit 100,000 Thalern erkaufen. Als die Rathssendeboten Lübecks in Kopenhagen erschienen, wurden sie, trotzdem die Stadt sieben Jahre an der Seite Dänemarks gegen Schweden gekämpft hatte, schnöde abgewiesen, und als Lübeck die Vermittelung Kaiser Rudolfs II. anrief, liess Friedrich die Lübecker Schiffe mit dem doppelten Salzzoll belegen [1579 und 1582]. Unter Friedrichs Nachfolger Christian IV.[3]) erreichte dann die Demüthigung Lübecks ihr höchstes Maass.

In Schweden blieben die Bemühungen Lübecks um Wiederherstellung der Privilegien bei den Nachfolgern Gustav Wasa's ebenso vergeblich. König Erichs Ziel war, Schweden zur ersten Seemacht in der Ostsee zu machen. Zu dem Zwecke beschränkte er alle hansischen Handelsunternehmungen, öffnete den vier Städten Hamburg, Rostock, Stralsund und Danzig nur die vier Haupthäfen seines Landes zur zollfreien Einfuhr, erhob von der Ausfuhr einen Zoll und legte ihnen die drückendsten Gegenforderungen auf. Erst Herzog Carl und noch mehr Gustav Adolf stellte einen freundschaftlichen Verkehr mit Lübeck wieder her.

Kaum minder schroff hatten sich die Verhältnisse in den westlichen Handelsgebieten umgestaltet. Am nachdrücklichsten trugen die heimischen Gewalten in England den Sieg über die hansischen Vorrechte davon.

---

1) Hans. Geschichtsblätter, 1889, S. 57, 65.

2) Schon im Jahre 1552 wurde von König Christian III. den schonischen Fischern bei Androhung einer Busse von 40 ℔. und Verlust ihres Geräthes verboten, ihren Fang direct an ausländische Kaufleute zu verkaufen. Becker, Bd. II, S. 121, 218; Handelmann, Die letzten Zeiten der hansischen Uebermacht im skandinavischen Norden, S. 48. Ueber den vlämischen Hering s. den Recess v. J. 1605 in der Sammlung der Recesse des Rigafahrer-Archivs.

3) 1588—1648.

Hier standen die Merchant adventurers als Hauptträger der nationalen commerziellen Politik an der Spitze der Bewegung gegen die Hansen. Im englisch-niederländischen Handel, einem alteinträglichen Nebenzweige des Stahlhofs-Handels, überflügelten sie, gestützt auf die starken Fortschritte der heimischen Industrie, deren Erzeugnisse den niederländischen Markt überschwemmten [Tücher], so erfolgreich die deutschen Kaufleute, dass im Jahre 1601 nach Wheeler[1]) bereits 3500 englische Kaufleute gezählt wurden, die nach den Niederlanden handelten. Als Kaiser Rudolf, den Forderungen der deutschen Städte nachgebend, im Jahre 1597 die englischen Kaufleute in Hamburg, Stade, Emden und Danzig ausweisen liess, war auch der Fall des Stahlhofs nicht mehr aufzuhalten. Im Jahre 1650 hörten in England die letzten Privilegien des hansischen Handels auf.

In den Niederlanden hatte der alte Universalmarkt Brügge, auf den sich der ganze Ostsee-Handel der Hansa drei Jahrhunderte hindurch gestützt hatte, seine Rolle ausgespielt. An seine Stelle war Antwerpen getreten, nachdem Lissabon durch die Indienfahrten als Gewürzmarkt emporgekommen war. Aber zugleich bemächtigte sich die holländische Schifffahrt, auf dem steigenden Interesse fussend, welches Danzig, die livländischen Städte und die skandinavischen Reiche an den directen Verbindungen mit dem Westen bekundeten, des Frachtdienstes in der Ostsee und zu allermeist unter diesem Vordringen der Holländer versagte die alte Ostseeherrschaft Lübecks auch in ihren letzten Resten.

Das Emporkommen der schwedischen Seemacht und diese holländische Hegemonie bezeichnen auch die Zeit, in welcher Hamburg den Vorrang der ersten Seehandelsstadt von Lübeck übernahm. Hamburg nahm 1603 die vertriebenen spanischen und portugiesischen Juden auf, siedelte 1605 vertragsmässig 120 ausgewiesene wohlhabende niederländische Familien bei sich an und privilegirte in seiner freihändlerischen Anschauung nicht minder die englischen Adventurers. Seit dieser Zeit kam Hamburgs Welthandel empor! Die Abfassung des Hamburgischen Wechselrechts [1603], die Ausbildung seines Assecuranzwesens, die Gründung der Girobank [1619] und des Admiralitätscollegiums [1619] wurden die Zeichen einer neuen Entwickelung, die besonders kräftig auch in der Richtung des Commissions- und Transithandels einsetzte, der noch heute eine Grundkraft der Hamburgischen Welthandelsthätigkeit ist.

Wie weit Lübeck um die Wende des 16. Jahrhunderts für die Verluste im Handel mit England und den Niederlanden einen Ersatz in den neuen Verbindungen mit Spanien und Portugal und im Handel seiner Compagnie der Spanienfahrer fand, dieses festzustellen, bleibt besonderer Forschung vorbehalten. Mittheilungen, wie die der von Höveln'schen Chronik, dass

1) Schanz, Englische Handelspolitik gegen Ende des Mittelalters, Bd. I, Cap. I.

in der Zeit von 1580 bis 1592, also in den 12 Jahren seit der Vereinigung Portugals mit Spanien, jährlich 4 bis 500 Schiffe von Lübeck seewärts nach Spanien gegangen seien und dass andererseits der Verkehr nach Narwa ebenso stark gewesen, wie der nach Spanien, sind Uebertreibungen, die der Richtigstellung bedürfen.

Aber auch im östlichsten Bereiche des hansischen Handelsgebietes, im baltischen Osten, wo Lübeck seit dem Untergange des hansischen Contors am Wolchow vielfach bemüht war, mit den Moskowitischen Grossfürsten die alten Handelsbeziehungen neu zu beleben und neue Freiheiten und Rechte für die verlassenen Factoreien in Nowgorod und Pleskow zu erwerben, traten Ereignisse ein, welche die Lübeck'sche Politik auf völlig neue Verhältnisse hinwiesen. In Livland und Esthland hatten sich, seitdem hier die Ordensherrschaft vor dem Ansturm der Moskowiter zusammengebrochen war, bei der Auftheilung des Ordenslandes die Polen neben den Schweden behauptet. Aber seitdem Narwa, der aufblühende russische Stapelplatz, in schwedische Hände gefallen war [1581], brachen die Tage jenes langen und blutigen Kampfes Schwedens um die Herrschaft über die östlich-baltischen Gestade an, der auch dem Handel unserer Rigafahrer schwere Wunden schlug. Das von den Polen wirthschaftlich wie politisch und kirchlich geknechtete protestantische Livland warf sich dem Herzoge Karl von Sudermanland, einem Onkel des polnischen Wahlkönigs Sigismund Wasa, jubelnd in die Arme, als er, Finnland an sich reissend, durch das offene Thor von Narwa mit Heeresgewalt die Grenzen überschritt und siegreich bis zur Düna vordrang [1599]. Seitdem wurde Livland der blutige Schauplatz des grossen Kampfes zwischen dem katholischen Polen und dem protestantischen Schweden, der sich für Livland erst im Jahre 1621, für Kurland um die Mitte des Jahrhunderts entschied[1]).

Unverkennbar war das 16. Jahrhundert eine Aera der stärksten Umbildungen im Bereiche des hansischen Handels. Der europäische Seeverkehr hatte sich von seinen beiden Binnenmeeren, der Ostsee und dem mittelländischen Meere, freigemacht und lenkte mit weitausholenden Oceanfahrten in neue und grössere Bahnen ein. Während die bis dahin isolirten, von den Entdeckungen und ihren maritimen Impulsen miterfassten Ostseeländer das Schwergewicht der mittelalterlichen Wirthschaft langsam überwanden, schwand damit auch der grosse culturelle, politische und commerzielle Vorrang der Hansa, auf dem hauptsächlich die überlegene Staatskunst Lübecks basirt hatte. Neue Fermente drangen in die alternden Organisationen des nordeuropäischen Handels ein und je mehr das Ausland seine öconomischen Kräfte sammelte und sich auf den nationalen

1) Ernst und August Seraphim, Aus der Kurländischen Vergangenheit, Stuttgart, 1893.

Gesichtspunkt in seiner Politik und in seinem Handel verliess, desto mehr verarmte die hansische Städtevereinigung an wirthschaftlichem Gesammtgefühl.

Auch der absolutistisch centralisirenden Gewalt der deutschen Landesfürsten gegenüber, deren Macht sich mit der Ausbreitung des Lutherthums vielfach noch vermehrte, konnten die Hansestädte ihren alten Einfluss nicht mehr behaupten und wenn auch die Neige des 16. Jahrhunderts keineswegs schon das Ende aller politischen Arbeit des Städtevereins bedeutete, so wurden doch für die Beschlüsse meistens die Rücksichten auf das Landes-Fürstenthum entscheidend.

Freilich verlor Lübeck keineswegs mit seiner Stellung als einer alten politischen Macht auch zugleich die Kraft zu fernerer sammelnder und schöpferischer Thätigkeit. Lübeck lebte auch noch im 17. Jahrhundert im Geiste und in den Formen der regsamen mittelalterlichen Grossstadt fort und es bewahrte sich auch ferner Ansehen und Geltung genug, um seiner Stimme in der deutschen und in der nordischen Politik immer noch Gewicht zu verschaffen. Dennoch schwächten sichtbar die aufreibenden Zeiten des 17. Jahrhunderts seine Kräfte. Die Stadt hatte auch bei dem schwankenden Zustande der meisten ihrer inneren Einrichtungen und den mannigfach neuen Bestrebungen, die aus der Bürgerschaft in Hinsicht auf Gesetz und Verfassung hervortraten, genug zu thun, um bei den Nöthen und Sorgen, an denen es der Neid und die Missgunst ihrer Nachbarn niemals fehlen liessen, sich unter den veränderten wirthschaftlichen und politischen Bedingungen in den neuen Aufgaben zurecht zu finden.

So waren Zeit und Verhältnisse im 16. Jahrhundert andere geworden, in dessen Anfängen noch für Lübeck ein Höhepunkt der Entwickelung lag.

Wir haben uns diese politische Gesammtlage zu vergegenwärtigen, weil sie den Rahmen des politischen Lebens Lübecks bildet, in welches uns die Acten der Rigafahrer die im Folgenden geschilderten mannigfachen, bemerkenswerthen Einblicke gewähren.

II. Kapitel.

Die Zwistigkeiten mit Herzog Carl. Die bürgerliche Bewegung und ihre Beilegung durch den Recess 1605.

Das uns überlieferte älteste Zeugniss von der politischen Thätigkeit unseres Contors ist ein Beschluss der Rigafahrer vom 24. October 1599, der uns mitten in einen Zwist zwischen Rath und Bürgerschaft versetzt, der die ganze Stadt sehr lebhaft bewegte.

In Schweden stand nach dem Tode König Johanns die Frage der endgültigen Thronbesteigung zur Entscheidung. Da der rechtmässige Thronfolger, König Sigismund Wasa von Polen, auf die Bedingungen des Reichstages, dass er dem Papstthume entsagen und seine Erblande in Person regieren solle, nicht eingehen wollte, so hatten über seine oder die Nachfolge des inzwischen zum Reichsvorsteher ernannten Herzogs Carl von Sudermanland die Waffen zu entscheiden.

Während aber der Lübecker Rath angesichts der schweren Schädigungen, die Schweden den Lübeckischen Interessen in Russland zugefügt hatte, die Sache König Sigismunds unterstützte, auf dessen Betreiben er sogar die in Lübeck ankommenden schwedischen Schiffe und ihre Güter mit Beschlag belegen liess[1]), stellte sich die Bürgerschaft in der Annahme, dass Herzog Carl, wenn er zur Regierung käme, dem wenig florirenden Handel Lübecks nach Schweden freundlicher gesinnt sein werde, auf des Prätendenten Seite. Die Nachfolge entschied sich sehr zu Ungunsten der Politik des Rathes. Herzog Carl von Sudermanland behauptete sich als Reichsvorsteher. Er wurde im Jahre 1604 als Carl IX. zum Könige gekrönt und vergalt nunmehr doppelt der Stadt die Vorenthaltung der erbetenen Hülfe, indem er jetzt erst recht durch seine Auslieger alle Lübecker Schiffe, deren er habhaft werden konnte, aufbringen und in schwedische Häfen schleppen liess.

In der Lübecker Bürgerschaft war die Missstimmung über die Haltung des Rathes in der schwedisch-polnischen Machtfrage gewachsen. Auch die Rigafahrer hatten Grund gehabt, darin ernste Bedenken zu finden. Ihr Handel hatte unter Herzog Carls Feindseligkeiten am meisten zu leiden, denn Riga war eine polnische Stadt und Herzog Carl hatte sofort, als er die Regentschaft antrat, die Politik seiner Vorgänger aufgenommen, die

1) Aufzeichnungen des Bürgermeisters Heinrich Brokes, Zeitschrift des Vereins für Lüb. Gesch. u. Alterthumskunde, Bd. I, S. 181.

schwedische Herrschaft an der Ostküste des baltischen Meeres dem vordringenden Polen gegenüber zu befestigen.

Aber in diesen anscheinenden Missgriffen der Rathspolitik Schweden gegenüber lag nicht allein der Grund der lange verbreiteten Missstimmung. Abgesehen von der schwierigen Zeitlage waren es auch alte unerfüllte Wünsche bezüglich der inneren städtischen Verwaltung, über die man mit dem Rathe endlich ins Klare kommen wollte. Das Reich, wie der niedersächsische Kreis, zu dem Lübeck gehörte, traten mit immer grösseren Geldbedürfnissen hervor; dabei war das Budget der Stadt noch vom letzten schwedischen Kriege her stark geschwächt. Man führte ferner über das absolutistische Regiment des Rathes Klage, das nicht mehr in die neue Zeit passe und forderte vor allem die Mitwirkung von bürgerlichen Deputirten bei der Verwaltung mehrerer Stadtämter. Die vielfachen Wünsche setzten in beiden Beziehungen ein Programm für die innere und äussere Politik zusammen. Bei Ertheilung des Bürgerrechtes, worin man nach den häufigen Klagen nicht mehr wie früher sorgfältig und gewissenhaft genug verfuhr, sollte ein strengeres Verfahren eingeführt werden. Vor allem aber wünschte man eine freie Schifffahrt in der Ost- und Nordsee sowie eine energische Vermittelung des Rathes bei Herzog Carl, damit der schwedische Kaperdienst und die Aufbringung der Lübecker Handelsschiffe aufhöre. Die Interessen, welche die Bürgerschaft nach wie vor an der Wiederherstellung und Hebung des Contorhandels in Nowgorod und Pleskow erblickte, sollten nachdrücklicher als bisher gefördert werden, der Rath sollte sich auch willfähriger in der Unterstützung der hierauf gerichteten Bemühungen der Kaufmannschaft zeigen. Die Freiheiten in Dänemark und in Bergen litten unter der Willkühr König Christians IV., an den eine Vorstellung des Städte-Bundes gerichtet worden war, ohne dass bisher eine Antwort darauf erfolgt war. Ferner hatte man eine Reihe von Wünschen, die sich auf die Verbesserung der Staatseinkünfte, auf eine bessere Beaufsichtigung des Schulwesens, auf eine Reform des Gerichtswesens, auf zahlreiche Beschwerden des Handwerks und auf Abänderung der Kaufmannsordnung bezogen. Man verlangte ferner eine Verbesserung der Marktaufsicht und des kaufmännischen Lehrlingswesens, der Wallaufsicht und des Vertheidigungswesens der Stadt. Endlich wünschte man die Ausführung eines Durchstiches des Schallsees, die Vertiefung des Traven-Fahrwassers und die Erledigung anderer wichtiger Fragen des Commerciums.

Diesen verschiedenen Wünschen gegenüber, die sich zum Theil auf alte hergebrachte Klagen stützten, hatte sich zwar der Rath nicht principiell ablehnend verhalten, aber er mag ihnen bisher doch nicht, wie man es wünschte, in allen Punkten ein williges Ohr geliehen haben. Zu alledem kam in Verbindung mit den Thronstreitigkeiten in Schweden schliesslich

auch ein äusseres Moment hinzu, die Missstimmung zu einem offenen Conflicte zuzuspitzen.

Aus Anlass der Vorstellungen des Rathes wegen der Aufbringung der Lübecker Handelsschiffe durch schwedische Auslieger hatte Herzog Carl Briefe an den Rath und solche zugleich auch an die bürgerlichen Collegien gerichtet, welche die Bürger nicht herausgeben wollten, weil sie diese Sache mit dem Rathe gemeinsam zu regeln wünschten. Das geschah im Jahre 1598. Der Rath zeigte Nachgiebigkeit und sagte ein gemeinsames Vorgehen zu. Dennoch muss hierbei ein Anlass zur Unzufriedenheit bestehen geblieben sein, denn schon im Herbste des nächsten Jahres wiederholte sich derselbe Vorgang, als Briefe vom Könige von Polen und von den Botschaftern vom niedersächsischen Kreistage in Lübeck eintrafen, die an Rath und Bürgerschaft gerichtet waren.

Ueber die Tendenz und das Endziel der ganzen Opposition war man sich allseitig im Klaren. Man strebte in der inneren und äusseren Politik Zweierlei an: eine Beschränkung des ausschliesslichen Regiments des Rathes und die Hinzuziehung der Bürger zur Stadtverwaltung. Die Hauptträger der Bewegung waren die kaufmännischen Collegien, und wenn auch speciellere Belege dafür fehlen, so ist doch aus den Beschlüssen unserer Compagnie so viel ersichtlich, dass die Rigafahrer mit an der Spitze der Bewegung standen. Sie waren allerdings an den Schädigungen, die Herzog Carl dem Handel der Stadt zufügte, am meisten betheiligt und an mehreren Fragen des Commerciums nahmen sie, wie sie es durch ihre Berathungen bewiesen, ein besonders reges Interesse.

Die Bürgerschaft beschloss am 10. Aug. 1599, dass von den Compagnieen und grossen Aemtern ein Ausschuss von 50 Personen eingesetzt werde. Dieser Beschluss beschäftigte auch unsere Compagnie. Die ihren Verordneten zum Ausschusse ertheilte Vollmacht beginnt folgendermassen: „Wir verordnete Frachtherren sammt dem gemeinen Kaufmanne und der Bruderschaft des Rigischen Fahrwassers der freien und Reichsstadt Lübeck thun kund und bekennen hiermit für Jedermann: Weil wegen vielfacher und von Jahr zu Jahr sich häufender Beschwernisse für unsere gute Stadt die unumgängliche Nothdurft erfordert, dass sich die Bürgerschaft mit dem Rathe und der Rath wiederum mit der Bürgerschaft berathe, und der Rath auch ermahnt worden ist, sowohl nach aussen hin, da die Rechte der Stadt von den Fürsten und Reichsständen angefochten werden, als auch im Innern, da bei der Verwaltung der Stadtämter und Güter und bei der Justiz sich bisher grosse Mängel zeigen, seines Amtes getreulich zu walten, eine Zusammenberufung sämmtlicher Bürger aber beschwerlich und unräthlich sein würde, so hat die gemeine Bürgerschaft am 10. dieses Monats einhellig beschlossen, aus ihrer Mitte einen Ausschuss einzusetzen, welchem jede Compagnie, Gesellschaft oder Bruder-

schaft, jedes der vier grossen Aemter und das Roth- und Weissbrauwerk zwei Mitglieder beiordnen sollen". Die am 24. Oct. ernannten Abgeordneten der Compagnie waren ihre vier Frachtherren Hans Sesemann, Christoph Cordes, Hans Hackhusen und Gabriel Lütgens und aus der Brüderschaft des gemeinen Kaufmannes Asmus Jappe und Joachim von Senden. Sie wurden bevollmächtigt, mit den übrigen Mitgliedern des Ausschusses, so oft dies erforderlich werde, zusammenzutreten und sowohl wegen dessen, was die Königliche Majestät zu Schweden, Herzog Carl, und die Botschafter des niedersächsischen Kreises an die Stadt geschrieben haben, als auch wegen aller anderen vorhandenen Gebrechen mit dem Rathe zusammen zu conferiren, damit die Stadt *„aufs diesem betrübtem Unwesen wieder in eynen gueten Wolstandt gebracht werde"*.

Der Ausschuss der Bürgerschaft trat, ausgerüstet mit den Voten und formulirten Wünschen der Compagnieen, der Kaufmannschaft und der massgebendsten Aemter, unter Führung des gewandten Advocaten Dr. Reiser zusammen und überreichte auch sogleich dem Rathe die „gravamina" der Bürgerschaft.

Das Verfahren der Bürgerschaft musste dem Rathe im Interesse der Autorität seiner Stellung höchst unerwünscht kommen. Aber er hatte in der Leitung des Regiments und im Verhandeln Uebung genug, um der Bürgerschaft gegenüber äusserlich zwar ein sehr weitgehendes Entgegenkommen zu bezeugen, im Uebrigen aber dafür Sorge zu tragen, dass die Verfassung und die Ruhe der Stadt nicht gefährdet werde. Schon in früheren Zeiten hatte die Bürgerschaft, wenn sich Meinungsverschiedenheiten zu einem offenen Conflicte zuspitzten, zur Austragung desselben dieses Mittel der Wahl eines Bürger-Ausschusses gewählt. Schon der Aufstand in den Jahren 1408—1416, der mit der Einsetzung eines neuen Rathes den Höhepunkt der Bewegung fand, hatte einen Sechziger-Ausschuss ins Leben gerufen, und doch war damals der Rath, selbst den Forderungen einer sehr erregten und tobenden Menge gegenüber, schliesslich wieder Herr der Situation und der Stadt geworden, denn die Bewegung hatte mit der Wiedereinsetzung des alten Rathes geendet. Aehnlich war auch der Verlauf der Ereignisse im Jahre 1535 gewesen. Auch jetzt zeigte sich der Rath sogleich bereit, mit dem Ausschusse zu verhandeln. Als man Beschwerde darüber erhob, dass Bürgermeister Gotthard von Höveln, der einer Verständigung abgeneigt war, gerathen hätte, den Ausschuss „passiren zu lassen", ertheilte der Rath die beruhigende Auskunft, dass sich Ein Ehrbarer Rath friedlich mit dem Ausschusse benehmen und ihn confirmiren wolle, allerdings mit dem Beding, dass sich seine Mitglieder „allen schuldigen Gehorsames verhalten" sollten und dass der Ausschuss nur als „ein Temporal-Werk" anzusehen sei. Am 28. November 1599 überreichte der Ausschuss dem Rathe seine Beschwerdeschrift

mit den ersten neun Punkten, und schon am 25. Januar 1600 konnten seine Verordneten und die Collegien über die hierauf eingegangenen Resolutionen des Rathes berathen.

Diese ersten neun Punkte sind mit den vom Rathe ertheilten Antworten unter dem Titel „Kurtzer Extract der von dem Ausschuss übergebenen gravamina und was für Resolution von einem Ehrb. Rhatt darauf erfolget — 1600“ in den Acten der Rigafahrer zusammengestellt. Es waren zum Theil Forderungen des Gewerbestandes und des Kaufmannes, die Missbräuche im Handwerk und im Handel betrafen, aber auch politische Fragen und solche des gemeinen Wohles, welche man dem Rathe vortrug. Zunächst wünschte man den Erlass einer Armen-Ordnung, auf Grund welcher das Armenwesen dauernd geregelt und nach welcher für die Bedürfnisse der Armen fortan besser gesorgt werden könne. Der Rath erklärte sich bereit, in dieser Richtung den Wünschen des Ausschusses entgegenzukommen, und liess sogleich den Entwurf einer „Pracher-Ordnung“ folgen, den der Ausschuss zur Kenntnissnahme und seinen Wählern zur Rückäusserung zustellen sollte[1]). Des weiteren klagte man, dass in der Handhabung des Bürgerrechtes Missstände zu Tage getreten seien. Man wollte in der Ertheilung des Bürgerrechtes eine Auszeichnung sehen, die nicht Jedermann zugänglich sein sollte. Hauptsächlich sollte nach der Würdigkeit des Bewerbers verfahren werden. Nicht an Jedermann, „der da laufen kann“, solle der Brief verabfolgt, nicht jeder Bettler um einen Thaler Bürger werden können, man solle vielmehr nach der Vergangenheit der sich Meldenden forschen und nur bei guten Zeugnissen über ihre sittliche Führung und ihre Erwerbsfähigkeit sollten sie angenommen werden. Auch in diesem Punkte konnte der Rath eine weitgehende Abänderung der bisherigen Praxis zusagen. Die Rottmeister sollen fortan jährlich einmal in ihrem Bezirke Haussuchung halten, verdächtigen Personen die Bürgerzettel abfordern und dieselben dem Quartierherrn übergeben. Die Verleihung des Bürgerrechtes solle von einer Gebühr von 5 Thalern abhängig gemacht und jedesmal öffentlich bekannt gemacht werden. Kein Bürger solle einen anderen, der nicht Bürger sei, bei sich aufnehmen; eine Uebertretung dieses Verbotes würde er mit dem Verluste seiner eignen Stadtwohnung zu büssen haben. Weniger entgegenkommend war die Haltung des Rathes in einem dritten Punkte. Der Ausschuss hatte gebeten, dass die zwischen etlichen Mitgliedern des Rathes entstandenen Uneinigkeiten aufhören mögen, weil hierunter „das allgemeine Beste“ leide. Darauf antwortete der Rath, er wisse sich

1) Die Geschäftsordnung im Ausschusse bestand darin, dass alle von den Compagnieen und Aemtern Verordneten nach den ihnen ertheilten Instructionen im Ausschusse votiren mussten. Ueber die Aeusserungen des Rathes berichteten sie in ihren Collegien, um sodann von diesen weitere Weisungen zu empfangen.

nicht zu erinnern, dass Uneinigkeiten, die das städtische Interesse schädigen könnten, in seiner Mitte vorgekommen seien; wenn einige Mitglieder unter einander processirt hätten, so wäre das deren Privatsache und habe mit dem städtischen Interesse nichts zu thun. Eigenartig war die Forderung des Ausschusses, dass im Interesse des Gedeihens von Handel und Wandel eine Ordnung erlassen werde, nach welcher allwöchentlich am Sonnabend bei allen Bürgern ohne Unterschied umgefragt werde, was sie von „gemeinen Sachen" in Erfahrung gebracht, wogegen in Privat- oder Bürgersachen den Bürgern freistehen solle, ihr Anliegen einer Rathsperson anzuvertrauen, welche letztere sodann solche Wünsche zu prüfen und weiterzugeben habe. Auch hierauf ging der Rath insoweit ein, als er bestimmte, dass fortan in „gemeinen Sachen" in der beantragten Weise an jedem Sonnabende eine Umfrage angestellt werden möge; in Betreff der „bürgerlichen Sachen" wünschte er dagegen, dass es beim Alten bleibe. Im Zusammenhange hiermit stand die weitere Forderung, dass die Rathskanzlei mit einem „vornehmen Manne" an Stelle „des Herrn Calixti", welcher seines Alters wegen in den Ruhestand treten solle, besetzt werde. Im sechsten Punkte wünschte der Ausschuss, dass Massnahmen zum Schutze der Stadt gegen die Uebergriffe Herzogs Carl von Schweden erwogen werden möchten, damit die freie Schifffahrt nach der Ost- und Nordsee endlich wieder hergestellt werde. Der Rath erwiderte hierauf, er nehme sich der „schwedischen Sache" nach Kräften an und habe erst neuerdings an Herzog Carl einen seiner Diener gesandt, dessen Bericht noch ausstehe; im Uebrigen gab er die Versicherung, dass er auch für die Folge „keinen Fleiss sparen wolle", da er selbst wie jeder Bürger erkenne, dass die Verfolgungen des Herzogs Carl von grossem Schaden für die Stadt seien. Sehr bestimmt lauteten die Wünsche der Bürgerschaft bezüglich einer erneuten Beschickung Moskaus zu Gunsten einer Wiederherstellung der Contore in Nowgorod und Pleskow. Der Rath hatte freilich schon den viel bewährten Zacharias Meier im Jahre 1599 an den Hof zu Moskau entsandt, um den Geleitsbrief für die beabsichtigte Gesandtschaft zu erwirken[1]); der Ausschuss wollte aber Sicherheit dafür haben, dass die „Hauptlegation" auch wirklich von Statten gehen werde und dass zuvor eine Umfrage bei den anderen Städten vorgenommen werde. Auch hierauf konnte der Rath eine befriedigende Antwort geben: er habe den Vorbereitungen für die Gesandtschaft bisher nichts in den Weg gelegt, doch zuvörderst müsse die Rückkunft des Zacharias Meier abgewartet werden, damit man ersehen könne, welcher Bescheid ihm in Moskau geworden sei. Ferner wünschte der Ausschuss Aufschluss über ein vom

1) W. Brehmer, Die hansische Gesandtschaft nach Moskau 1603, Hansische Geschichtsblätter 1889.

sächsischen Kreise an die Stadt gelangtes Mahnschreiben wegen der rückständigen Kreissteuern. Der Rath liess zur Erledigung dieses Wunsches dem Ausschusse eine Rechnung über die in den nächsten Jahren zu leistenden Contributionen und über die eingesammelten Gelder zustellen, aus der zu ersehen war, dass die finanzielle Lage der Stadt allerdings eine recht schwierige war. Es scheint, dass dem Rathe besonders in diesem Punkte eine offene Auseinandersetzung mit dem Ausschusse erwünscht war. Er verschwieg deshalb nicht, dass mit der Drohung eines fiscalischen Processes auf ihn eingewirkt worden sei, bat aber, dass der Ausschuss seinen Constituenten hierüber mündlichen Bericht erstatten und über die in dieser Frage noch zu erwartenden Vorschläge ebenfalls mündlich verhandle. Ein letzter Punkt des vorläufigen Ausschuss-Programms betraf wieder eine auswärtige Frage, indem der Ausschuss über den Stand der Privilegien in Schweden und Norwegen Auskunft wünschte, namentlich, ob dieselben ihre Bestätigung gefunden hätten. Der Rath berief sich in der Antwort auf die verschiedenen in dieser Frage zwischen den Hansestädten und dem Könige von Schweden gewechselten Schreiben, konnte eine baldige Antwort des Königs in Aussicht stellen und sagte zu, auch an der Förderung dieser Angelegenheit hinfort „keinen Fleiss sparen" zu wollen.

An entgegenkommenden Schritten seinerseits zur Verständigung hatte es somit der Rath mit seinen Aufschlüssen und Erklärungen nicht fehlen lassen. Dennoch zogen sich die Verhandlungen Jahre lang hin, was sich wohl hauptsächlich aus folgenden Gründen erklärte. Einmal nahmen den Rath die Verwickelungen der Stadt mit Herzog Carl und andere von aussen herantretende Nöthe der Zeit, die Türkenkriege und die sich hieraus ergebenden Verhandlungen mit dem Reiche wegen der Kriegssteuer sehr in Anspruch. Sodann aber erschwerten eine baldige Verständigung die in immer grösser werdender Zahl hervortretenden Wünsche der Bürgerschaft, welche, die entgegenkommende Haltung des Rathes benutzend, Zeit und Umstände für besonders günstig hielt, das Programm alles Wünschens- und Bessernswerthen erheblich zu erweitern.

Man fuhr fort, über die schleppenden Verhandlungen mit Herzog Carl zu klagen. Der Rath möge sich, so lautete eine neue Forderung, mit den Bürgern endgültig über ausreichende Massnahmen benehmen, damit „durch Gottes Gnade die Stadt vor Herzog Carl endlich gesichert und die ehrbare Handlung wieder neu belebt werde, denn gerade das sei ein hochwichtiger und schwerer Punkt. Man war unzufrieden mit den Mandaten, welche der Rath bezüglich des Handels der Bönhasen erlassen hatte, verlangte im Interesse des städtischen Gewerbes die Entfernung des Brauwerks aus den Dörfern und wünschte, dass die Mandate des Rathes dem Ausschusse durch die Commissare rechtzeitig mitgetheilt würden, da-

mit ein jeder Verordneter den Aeltesten seines Collegiums hierüber berichten und dieses seine Verordneten wiederum rechtzeitig instruiren könne.

Andererseits fand der Rath mehrfach ein sehr geringes Entgegenkommen bei der Bürgerschaft bezüglich der seinerseits geltend gemachten Forderungen, namentlich bezüglich der ihm am Herzen liegenden Erhöhung der Türkensteuer, welche der Stadt allerdings schon im Laufe der Jahre [1576—1600] 279136 Thaler gekostet hatte. Im letzteren Punkte blieben die Zugeständnisse der Bürgerschaft weit hinter den Wünschen des Rathes zurück. Während dieser von Giebel- und Querhäusern je 1 Thaler, von Buden und den zu Handwerksbetrieben dienenden Kellern je ½ Thaler einziehen wollte, beharrte der Ausschuss auf seinem Vorschlage, dass für jedes Haus, jede Bude und jeden Keller, gleichviel ob dieser an offener Strasse oder an Gängen liege, nur 8 ß erhoben werden sollen. Als Vermögenssteuer wollte der Ausschuss für jede 100 Mark Vermögen [incl. Compagnieen, Bruderschaften etc.] 2 ß und für jeden Fremden, die „Jahr und Tag hir liegen und ihre Handtirung und Nahrung treiben", 2 Thaler bewilligen. Zugleich sollten aber auch die Landleute als Hufner und Käthner zu den Beitragsleistungen herangezogen werden.

Im Kreise der Rigafahrer wollte man die schwierige Position des Rathes nach den mancherlei Rücksichten nicht übersehen, die er gegen Reich und Kaiser zu nehmen hatte, und die Compagnie verlangte deshalb auch in ihrer Rücksprache vom 3. August 1601 dreierlei: wer bei der bisherigen Contribution absichtlich zu wenig bezahlt hatte, solle bestraft werden; zweitens sollen alle Restanten eingetrieben werden und drittens solle die neue Zulage von der Kanzel herab verkündet und sub poena dupli binnen 14 Tagen bezahlt werden.

In einer anderen Frage jedoch vertrat die Rigafahrer-Compagnie hartnäckig den Standpunkt der Bürgerschaft. Es war ein strittiger Punkt, ob bei den Eidesleistungen der Bürger Treue und Gehorsam dem Rathe, wie es dieser forderte, oder dem Rathe und der Stadt anzugeloben sei. Es scheint in der That, dass nach den Beweisstücken der Rigafahrer-Compagnie die Formel „einem ehrbaren Rath und dieser Stadt" die richtige war. Die Rigafahrer unterzeichneten mit Namensunterschrift eine Erklärung, dass der Eid, den sie Alle dem Rathe geschworen, nie einen andern als den folgenden Wortlaut gehabt hätte: „Dass ich Einem Ehrbaren Rathe und dieser Stadt will treu, hold und gehorsam sein und mit ihrem Besten umgehn. Vernehme ich was, das wider den Rath oder diese Stadt sein möchte, das will ich treulich vermelden, sowahr mir Gott helfe. Diesen Eid, gelobe ich, Gott zu halten die Zeit meines Lebens". Das Schriftstück des Archivs trägt die Bezeichnung: *„Ditt is dat rechte Bürger Eidt"*.

Eine ernste und den friedlichen Ausgleich dennoch am meisten vorbereitende Wendung nahmen die Verhandlungen, als vom Ausschusse im Jahre 1604 die Entsendung einer Commission an den Kaiser nach Prag gefordert wurde, die aus einem Mitgliede des Rathes und zwei Mitgliedern des Ausschusses gebildet werden sollte, wozu ein Vorschuss von 4000 Thalern bei der Kämmereikasse beantragt wurde. Die Commission sollte dem Kaiser über die Lage der Dinge Bericht erstatten und von ihm die Einsetzung eines Schiedsgerichts von Commissarien aus vier deutschen Städten erwirken. Auch die Rigafahrer erklärten sich mit diesem Vorschlage in ihrer „Rücksprache" einverstanden, indem sie dabei erneut und mit grosser Verwunderung constatirten, dass die *„hochbetheuerlichen Zusagen vohn eyn Erb. Rade nicht plené exequiret"* worden seien, und sich nicht scheuten, hinzuzufügen, dass der Rath wohl nur an die verwandtschaftlichen Beziehungen seiner Mitglieder mit den Besitzern der Dörfer denke, wenn er noch immer nicht das schädliche Handwerk auf den Landgütern und Dörfern beseitigt habe[1]).

Doch ehe es zur Abordnung einer Commission an den Hof nach Prag kam, gelang es, die Verhandlungen in ruhige und friedliche Wege zu leiten. Schon der Bericht des Ausschusses vom 14. Nov. 1603 hatte die Bereitwilligkeit der Bürger zu erkennen gegeben, mit dem Rathe zu einem guten Einvernehmen zu gelangen. „Wenn ein Ehrbarer Rath seinen Zusagen wirklich nachkommen wollte", so schloss derselbe, „dann würden sich auch die Bürger ohne Beschwerden zeigen und ein Jeder würde seine Gebühr, wenn sie ein Ehrbarer Rath würde ansagen lassen, zur rechten Zeit einbringen." Auch bezüglich der Türkensteuer und einer erneuten Zahlung an den Kaiser verkannte man nicht, dass es, nachdem einmal die Türkensteuer auf dem Reichstage beschlossen worden, für Rath und Bürgerschaft schwierig sei, sich der Zahlung zu entziehen. Ausserdem hatte der Rath dadurch einen Erfolg erreicht, dass er durch seine Gesandten beim Kaiser in Prag einen Nachlass von 10000 Thalern an der schuldigen Reichs-, Kreis- und Türkensteuer erlangt hatte. Wie sehr

---

1) Die Lübeckischen Dörfer und Güter waren grösstentheils im Besitze der ältesten und angesehensten Familien. Noch im Jahre 1654 besass Anton Köhler Bliestorf, Gotthard von Höveln (Sohn des Bürgermeisters) Moisling, Gottschalk von Wickede Castorf, Gotthard von Brömbsen Crumesse, Cronsforde und Niemark, Andreas Albrecht von Brömbsen Niendorf und Reecke, Christian Tode Rondeshagen, Heinrich Lüneburg Eckhorst, Hans von Brömbsen Gross-Steinrade, Dietrich von Brömbsen Klein-Steinrade, Heinrich von Brömbsen Stockelsdorf, Adrian Müller Marly, Georg von Stiten [Sohn des Rigafahrers Hartwich von Stiten] Schönböken, Otto Brokes [von der Familie Lüneburg] Krempelsdorf, Volmar Warendorf Dunkelsdorf, Bruno Warendorf und durch diesen H. Dietrich Kirchring Brandenbaum. [Zeitschrift des Vereins für Gesch. u. Alterthumskunde, Bd. V, S. 355; vgl. Bd. VII, S. 151—236.]

gedrückt die Stimmung innerhalb der Bürgerschaft war, so dass dieser Erfolg mit Dank und grosser Zustimmung aufgenommen werden konnte, ersieht man aus einem von der Rigafahrer-Compagnie verfassten Aufsatze: „*Kurz formular für die Beschwer, darinn diese guete Stadt unseres liebenn Vatterlandt wegen Türkensteuer geratten*". Es ist berührt worden, heisst es darin, dass die Stadt ausser anderen gemeinen Stadtschulden in ihren Verpflichtungen zu den laufenden und ausserordentlichen Beiträgen zur Türkensteuer, die auf den Reichs- und Kreistagen beschlossen worden sind, und ausser den Kosten, die aus streitigen, im Rechte hängenden Sachen entstanden sind, noch sehr im Rückstande ist. In Kurzem werden es beinahe 75000 Thaler sein. Dabei hat bis jetzt an Ordinariis die Türkensteuer 10600 Thaler betragen und ungefähr den 5. Aprilis werden bei Porn und Brecht unverzüglich 5600 Thaler zu erlegen und zu bezahlen sein. Da aber die Türkensteuer, so fährt das Schriftstück fort, nun einmal im öffentlichen Reichstage beschlossen ist, so würde sich die Stadt das ganze Römische Reich auf den Nacken laden, wenn sie sich hiergegen widersetzen wollte. Da wir vor Verfolgungen weder zu Wasser noch zu Lande sicher sind, zu Wasser vor Herzog Carl und zu Lande vor Herzog Heinrich Julius[1]) und den drei Kreisen, sollten wir darüber noch (wegen der Türkensteuer) in die Acht kommen, so wären wir nirgends sicher und würden unter solcher schweren Bürde erliegen.

Es ist bezeichnend für den regen Gemeinsinn der Lübecker Bürgerschaft, dass, wenn man auch mit Worten über Sorge und Noth der Zeit nicht sparte, in der Opferwilligkeit für das gemeine Beste die gemeinsame Abwehr den Gedanken doch nur ein Ziel gab. Und so gelang es auch bei diesem Conflicte der Bürgerschaft mit dem Rathe, die Gegensätze zu versöhnen und die streitigen Punkte wegzuräumen. Es gelang dies, auch ohne dass der Kaiserliche Commissar, Freiherr von Minckwitz, welcher in Folge der Berichte des Rathes schon zu diesem Zwecke in Lübeck eingetroffen war, Gelegenheit fand, von seinem Schiedsamte Gebrauch zu machen, und ohne dass sich die Rigafahrer mit den anderen Collegien gegenüber der kaiserlichen Drohung mit der Acht durch einen Delegirten zu rechtfertigen brauchten, wozu ihnen seitens der Dröge bereits ein Vorschuss von 1000 Thalern bewilligt worden war[2]).

1) Herzog Heinrich Julius von Braunschweig lag mit der Stadt Braunschweig in Fehde, deren Widerstand erfolgreich von einem hanseatischen Söldnerheere, an dem auch Lübeck betheiligt war, unterstützt wurde.

2) In einem gemeinsamen Beschlusse der Collegien vom Jahre 1603 heisst es darüber: „Wir Aeltesten der Compagnieen, Bruderschaften und Zünfte bekennen hiermit öffentlich für Jedermann, nachdem die Römische Majestät, unser allergnädigster Herr, einen kaiserlichen Hofdiener Johann Sälzer mit einem Mandate an Rath und Bürgerschaft geschickt und bei Strafe der Acht gefordert hat, dass der Ausschuss aufgelöst werde, dass alles, was er mit dem Rathe verhandelt habe, auf-

Am 14. Juni 1605 kam ein Recess zu Stande, der der Stadt den Frieden wiedergab, in welchem die Ergebnisse der jahrelangen Berathungen niedergelegt wurden. Erst aus den Acten dieses Recesses lässt sich eine vollständige Uebersicht von alle Dem gewinnen, was in den fünf Jahren „eifriger Handlung" berathen und beschlossen worden war. Vielen Klagen und Beschwerden, die allem Anscheine nach mit Recht bestanden hatten, war abgeholfen worden, manche zeitgemässe Reform angebahnt und viele Uebelstände im Bereiche des Commerciums und des Handwerks waren nunmehr gemildert oder beseitigt.

Da der Recess in der Sammlung der Recesse und Decrete des Contors enthalten ist und seine Bestimmungen die bisherigen Mittheilungen wesentlich ergänzen, so mögen hier noch die für Handel und Gewerbe wichtigsten der Vergleichssätze erwähnt werden.

Von der Forderung, dass das aerarium publicum verbessert werden und der Rath auf Vermehrung der Einnahmen aus dem Zoll zu Friedeburg, dem Amt Bergedorf, dem Gute Ritzerau, der Tremsmühle der Pulver-, Polir- und Struckmühle, der Mühle zu Schlutup, aus Zollenspieker und dem Rathsweinkeller Bedacht nehmen solle, wurde von den Bürgern abgesehen, weil man sich überzeugt hatte, dass an diesen Einkünften nichts mehr zu verbessern war.

Den Klagen der Brauer über die Concurrenz, welche die Hamburger, Rostocker und anderen fremden Biere[1]) dem heimischen Producte machten, wurde dadurch abgeholfen, dass in den Krügen fortan nur noch Lübsches Bier verschenkt werden sollte, das richtig „veracciset und vollermassen

---

gehoben und alle bürgerlichen Zusammenkünfte eingestellt werden, so möge jetzt an den Kaiser durch einen mündlichen Bericht mit einem Rechtsbeistand der Wahrheit gemäss berichtet werden. Zu dem Zwecke haben wir mit den Vorstehern der Dröge verhandelt und sie vermocht, dass sie uns 1000 Thaler vorschiessen, die in drei Jahren abzutragen sind".

1) Wilh. Stieda, Zur Characteristik des Braunschweigisch-Hamburgischen Verkehrs im 17. Jahrhundert, Hans. Geschichtsbl. 1887. Im Jahre 1531 musste die Tonne Hamburger Bier beim Eintritt in Lübeck 8 Schillinge Accise zahlen und seit dem Jahre 1628 hatte eine Last Hamburger Bier — immer noch das beliebteste — 15 Mark Accise zu zahlen. Im 17. Jahrhundert war die Zeit des Niederganges des altberühmten Hamburger Braugewerbes.

Das Haus des heutigen Hôtels „Stadt Hamburg" in Lübeck war von 1444 bis 1808 im Besitze des Hamburger Rathes, der es als Absteigequartier benutzte. In einem unterhalb dieses Hauses befindlichen Keller wurde bis 1613 Hamburger Bier verschenkt. [W. Brehmer, Lübeckische Häusernamen u. s. w., in den Mittheilungen des Vereins f. Lüb. Gesch. u. Alterthumskunde, 3. Heft, S. 156; ferner Dittmer's Urkundliche Nachrichten über die Hamburger Herberge in der Zeitschrift des Vereins f. Hamb. Gesch., Bd. V, Lappenberg's Nachtrag hierzu, S. 106, und Koppmann's Kämmerei-Rechnungen der Stadt Hamburg, Bd. III, S. LXXVII, u. Bd. VII, S. CXXXII ff.]

gegeben wird". Im Landbezirk sollte das Brauen auf den Gütern und in den Dörfern nur noch für den Hausbedarf gestattet werden und die Besitzer der Landgüter, welche das Bier in 2, 3 oder mehr Tonnen zur Stadt bringen, sollten die gewöhnliche Accise entrichten, nämlich 2 ß pro Tonne. Auch der Streit zwischen den Roth- und den Weissbrauern wurde im Sinne der Ausschuss-Anträge erledigt, wenn damit auch späteren neuen Streitigkeiten bis zur Vereinigung der beiden Aemter nicht vorgebeugt werden konnte. Die Rothbrauer hatten früher nicht mehr als 28 Tonnen an der Accise versteuert, während sie in letzter Zeit jede einzelne Tonne, die sie „über den Zoll brachten", versteuern mussten, so dass ihnen dadurch auch das Brauen von Schiffsbier und dem billigen 4 Pfennig-Bier sehr erschwert wurde. Die Weissbrauer hingegen hatten nur für 26 Tonnen die Accise zu entrichten, brauten aber trotzdem bis 40 Tonnen, so dass sie die Differenz von 14 Tonnen steuerfrei bekamen. Da die Steuer nach dem Korn bemessen wurde, welches bei dem Biere verbraut ward, so sollten die Weissbrauer nunmehr wieder nach der alten Ordnung und dem darin specificirten Korn in der Anzahl der Tonnen beschränkt und hinsichtlich der Accise mit den Rothbrauern gleichgestellt werden[1]). Ausserdem bestimmte der Recess, dass die Accise nicht mehr von den Brauern, sondern als eine Consumsteuer von den Bürgern, die das Bier kauften, eingezogen werden sollte. Dem häufig vorgekommenen Verkaufe von schlechtem, namentlich verdorbenem Bier an kleine Leute und an Arme, sollte durch die Bestimmung vorgebeugt werden, dass bei allen Brauern zweimal im Jahre nach dem Korneinkaufe von den dazu amtlich verordneten Personen eine Probe vorzunehmen sei.

Andere gewerbliche Fragen, welche durch den Recess ihre schliessliche Regelung erfuhren, waren: der Verkauf von Handwerkerwaaren seitens der Bönhasen, das Brennen von Ziegeln und Kalk, der Verkauf fremden Brodes, die Beschwerden über geringen Verdienst seitens der Bäcker, Uebertretungen bei mehreren Aemtern und Klagen über die Zimmerer- und Maurerarbeit. Bezüglich der Bönhasen klagte man, dass sich ihr Unwesen mehr denn je bemerkbar mache, weshalb bestimmt wurde, dass die Bönhasen, wenn sie in Zukunft ihr Erscheinen vor den Wetteherren wiederum und zum dritten Male verweigern sollten, „propriis et manifestis contumacibus" gleich gehalten und den Gerichtsherren „zu procedieren" übergeben werden sollten. Die Aemter aber wurden verwarnt, „bei den Besuchen der Bönhasen in den Bürgerhäusern sich aller

1) Die Abgabe von den Mühlen, die unter Aufsicht und unter der Verwaltung des Rathes stand, war ursprünglich eine Naturalabgabe, die „Zise" [Abkürzung von „Accise"]. Sie betrug in der Regel $^1/_{16}$ des gemahlenen Kornes. [Wehrmann, Die obrigkeitliche Stellung des Rathes in Lübeck, in den Hans. Geschichtsbl. 1885.]

Gewalt und anderer Ungebühr zu enthalten". Ueber die Ziegel- und Kalkbrenner war vielfach geklagt worden, dass sie den in der Stadt nothwendigen Kalk nicht in ausreichenden Mengen lieferten. Wenn man auch die schwierige Lage dieses Gewerbes nicht verkennen wollte, so wurde den Brennern gleichwohl aufgegeben, dass alljährlich auf jedem Ziegelhofe ein Ofen weissen Kalkes gebrannt und der Anfang damit auf dem Rathsziegelhofe gemacht werde. Den Beschwerden über den Brodverkauf kam man damit entgegen, dass das auf den Dörfern gebackene Brod ausserhalb der gewöhnlichen Freizeiten vor den Thoren nicht mehr verkauft werden sollte[1]). Den Bäckern wurde, weil auch von ihnen über mangelnden Verdienst geklagt wurde, erlaubt, dass sie den Scheffel Korn *„hinfüro alle Zeit ein schilling höher und teuwerer als für den eingekauften verbacken"* sollten. Sie wurden jedoch ermahnt, nachdem zu ihrem Gunsten die Fest- und Freibecker verboten, fortan nur *„gutt tauglich und richtig brodt"* zu backen. Bei den Arbeiten der Zimmerer und Maurer sollte auf grossen Fleiss geachtet werden und ihre Ordnungen in Zukunft mit Strafbestimmungen versehen werden. Alle Aemter wurden angewiesen, weil sie ausserhalb ihrer Rollen noch *„sonderbahre beliebung"* gehabt hatten, erstere zur Prüfung bei der Wette einzureichen.

Weitergehend war sodann die Ordnung der Forderungen des Klein- und Grosshandels und der Schifffahrt.

Die Vorkäuferei ausserhalb des Baumes bei den aus See einkommenden Schiffen sollte in Zukunft mit Confiscation des Einkaufes bestraft werden. Ebenso sollten die Wette-Knechte, wenn sie ferner noch *„mit dem Cablouw undt gesalzen Dorsch den Bürger zum vorfange gebrauchen"*, in Strafe genommen werden. Der Verkauf von Victualien, namentlich des vlämischen Herings, mit dem des Rathes Diener in Kaufmannschaft vielfach Missbrauch trieben, sollte strenger beaufsichtigt werden. Die Holzordnung an der Holzwrake sollte nicht mehr innerhalb, sondern ausserhalb der Wrakbude für Jedermann sichtbar aufgehängt werden. Die Kaufmannsjungen, welche sich dem Travenhandel gewidmet hätten, sollten 5 oder 6 Jahre treulich dienen und auch dann erst zur Handlung zugelassen werden, wenn *„sie etliche Jahre an andere Oerter verschickt gewesen"*. Bezüglich des Handels mit Corduan-Smaschen war geklagt worden, dass sich mehrfach Fremde dieses Geschäfts bemächtigt hätten. Damit nicht der einheimische Handel ferner geschädigt werde, sollten die Corduanleder fortan nur bei den Kaufleuten der Stadt eingekauft werden. Bezüglich des Lakenhandels bestanden Klagen, dass die Laken vielfach nach Hamburg versandt und dort erst

1) Bei Zuwiderhandlungen solle das Brod confiscirt und den Armenhäusern gegeben werden.

zubereitet würden. Auch diesen Beschwerden wurde mit einem Verbote des Lakenverkaufs seitens der Wandtbereiter und ihrer Gehülfen abgeholfen. Für den Verkauf des vlämischen Herings, der von belehnten und unbelehnten Hökern feilgehalten wurde, wurde zur Vermeidung ferneren Betruges bestimmt, dass er auf den freien Heringsmarkt gebracht, nur hier umgepackt und gewrakt und der Verkauf einer neuen Ordnung unterstellt werde, damit „jeder andere verwerfliche Platz in den Kellern der Häuser abgeschafft werde". Andere Fische, sonderlich „die grossen und fürnembsten", sollten ferner nach Gewicht, und nur die geringeren noch nach Belieben verhandelt werden. Bezüglich des Leinwandverkaufs wurde der Marktvogt angewiesen, bessere Aufsicht zu führen, weil auch hierbei vielfach missbräuchlicher Kaufschlag stattfand. Den Holzverkäufern sollte nicht mehr gestattet werden, beim „Aufsetzen des Holzes die Hand mit anzusetzen", das sollten die vereidigten Holzsetzer allein besorgen. Was für den Wein-Einkauf der Bürger „vor ihren Mund" bisher als Gesetz und Ordnung galt, blieb bei Erlegung der gebührlichen Accise auch ferner gestattet, wie auch der directe Einkauf des seewärts kommenden französischen und spanischen Weines in ganzen und halben Fässern, Ohmen und halben Ohmen und bei Lägern bis zu 10 und 12 Stübchen hinfort erlaubt sein solle. Dagegen wurde das Verzapfen des Weines seitens Unbelehnter nach Stübchen, Halbstübchen und Quartieren unter Strafe gestellt. Die Weinherren sollten die Qualität des verzapften Weines in Aufsicht nehmen, und damit der Kaufmann beim Einkauf des französischen Weines nicht mehr mit falschen rheinischen Gebinden betrogen werde, sollte der Wein aus den Fässern von den geschworenen Personen, die den Rathsweinkeller bedienen, abgezogen werden. Im Uebrigen sollte es jedoch den städtischen Weinhändlern freistehen, ihren französischen Wein auch auf rheinische Gebinde zu füllen. Johann Kremmerlingk, den Inhaber eines rheinischen Weinkellers, ermahnt der Recess, fortan auf besseren Wein zu achten, „den er vorher schmecken solle". Für den Rath sollen zur Bewirthung der fremden Potentaten, Fürsten oder deren Gesandten 21 Stück guter Weine im Rathskeller ständig zur Verfügung stehen. Da der Zoll von solchen russischen Waaren, die nicht über See oder auf Landwegen in die Stadt gebracht, sondern von Fremden eingeführt werden, bisher unpünktlich von den Käufern bezahlt worden war, obwohl dieser Travenzoll zur Abtragung der „Moscowiter Legationskosten" und zur Unterhaltung des Nowgoroder Contors eingeführt worden, so bestimmte der Recess, dass der Travenzoll hinfort regelmässig eingezogen und hierüber bessere Aufsicht geführt werden sollte[1]). Betreffs der Reinhaltung der Trave und des Hafen-

[1]) Der Recess giebt zu, dass der Travenzoll seit 70 bis 80 Jahren nicht gehörig angewandt worden sei.

Fahrwassers begnügten sich Rath und Ausschuss mit der Bestimmung, dass die Beutler ihre Felle und die Spinner ihre Rohgarne nicht mehr in der Trave spülen sollten. Im Uebrigen aber wurden die Träger und Fischer verpflichtet, zusammen mit dem „Bürgervolk" sich zur Reinigung der Trave mit Booten und Steckenschiffen, sobald es noth thue, zur Verfügung zu stellen. Das Project des Durchstiches des Schallsees sollte weiter verfolgt werden. Zu dem Zwecke sollte der Rath bei dem Herzoge Franz von Sachsen und bei den benachbarten Fürsten und Herren vom Adel wegen des Consenses, der technischen Ausführung, sowie wegen der Herstellungs- und Unterhaltungskosten anfragen. Auch der Rath von Magdeburg — der an den Lübecker Rath 1604 mit einem förmlichen Antrage herangetreten war, dass die Elbe mit dem Schallsee verbunden und dergestalt eine durchgehende Wasserverbindung zwischen Magdeburg und Lübeck für grössere Elbschiffe hergestellt werde — sollte nach seiner weiteren Meinung und seinem ferneren Interesse an der Sache befragt werden[1]).

So hatte eine Reihe wichtiger Handels- und Gewerbefragen, die im Ausschusse behandelt und vorgetragen und in den Collegien wieder berathen worden waren, zu guterletzt in „friedlicher Handlung" ihre Klärung und endgültige Feststellung und Gutheissung im Recesse vom Jahre 1605 gefunden.

Unter den anderen Materien, die im Weiteren — abgesehen von der Reform der Gerichte[2]), der Aufstellung einer neuen Hochzeits- und

---

1) Ueber die Projecte einer Verbindung des Schallsees mit dem Ratzeburger See und mit der Elbe hat Wehrmann in der Zeitschrift des Vereins f. Lüb. Gesch. und Alterthumskunde, Bd. III, S. 344 ff. berichtet. Ein mit einem Antrage der Bürgerschaft vom Jahre 1587 verfolgtes Project fasste eine Verbindung des Schallsees mit dem Ratzeburger See ins Auge, so dass die Schifffahrt von Lübeck durch die Waknitz aus dem Ratzeburger See nach dem grossen Schallsee einen durchgehenden Weg erlangen sollte. Ein Nebenzweck des Projectes war der, dem Waknitzbassin auf diesem Wege aus dem tiefen Schallsee grössere Wassermengen zuzuführen, weil es an Wasser für einen ununterbrochenen Betrieb der Waknitz- und der Stadtmühlen fehlte. Der Plan der Herstellung einer neuen Schifffahrtsstrasse von der Elbe nach dem Schallsee wurde im Jahre 1604 in Lübeck auf dem Hansetage vertraulich zur Sprache gebracht. Bald darauf erfolgte dann der Antrag Magdeburgs. Beide Projecte zerschlugen sich an den Schwierigkeiten, welche ihnen die Technik und die Financiirung in den Weg stellten.

Die Wasserverbindung der Trave mit der Alster war 1526 wiederhergestellt worden. [Lappenberg, Hamburgs Rechte an die Alster; Koppmann, Kämmereirechnungen 7, S. LXXIV bis LXXV.]

2) Obgleich im Recesse eine weitergehende Reform des Gerichtswesens erst für spätere Zeit in Aussicht gestellt wurde, so wurden doch schon jetzt einige Verbesserungen im Verfahren beim Untergericht und Obergericht beschlossen. Man hatte über die Weitschweifigkeit und Schwerverständlichkeit der Gerichts-Processe und -Entscheidungen, sowie darüber geklagt, dass die procuratores „in

Begräbnissordnung, der Organisation der Bürgerwehr und der Ansetzung regelmässiger Uebungen der Bürger im Fechten und Schiessen unter Leitung „erfahrener Kriegsleute“ [1]) — ihre Regelung fanden, ragen besonders zwei Gegenstände hervor, die als Ausgangspunkte der ganzen Bewegung mit ihrer Feststellung durch den Recess für das Verfassungswesen der Stadt von einschneidender Bedeutung wurden. Die beiden Gegenstände waren der Erlass der Armenordnung und die Aufnahme bürgerlicher Deputirter in die Verwaltung der Stadtämter, zunächst in die Verwaltung der beiden vornehmsten Armenanstalten, des St. Jürgen- und des Heiligen Geist-Hospitals.

Mit der „Pracherordnung“ erledigte der Rath eine Forderung der Bürgerschaft, die sie ihm von vornherein als einen der ersten Punkte ihres Programmes entgegengebracht hatte. Er erfüllte damit auch eine billige Anforderung des practischen Lebens. Der Armenpflege durch die Kirche hatte die Reformation ein Ende gemacht und die Bugenhagen'schen Vorschläge für eine Ordnung des Armenwesens waren nicht zur Ausführung gekommen. Nachdem aber bei der letzten Pest [1597] „Todte und Kranke auf der Strasse liegen geblieben waren“, erheischte die Zeit dringend eine behördliche Organisation der Armenpflege. Es wurden zu dem Zwecke 10 Provisoren aus der Bürgerschaft gewählt und denselben zunächst das

---

ihren Handlungen viel beschwerliches und im Recht verbotenes schimpfirendes Stichelwort gebrauchen“. Die Gerichte verführen sehr willkürlich bei ihren Beschlüssen darüber, welche Sachen sie zuerst vornehmen und welche sie liegen lassen sollten. Es sollte jetzt die bisher „nur geschriebene Ordnung des Ober- und Untergerichtes revidirt und im offenen Druck Jedermann zugänglich gemacht werden; die Vorladungen sollten nicht mehr öffentlich auf dem Rathhause ausgehängt, sondern in der Kanzlei in einem besonderen Buche verzeichnet, alsdann ex ordine als die citationes ausgebracht, tractiret und ausgelobet werden, ausgenommen die Bau- und anderen privilegirten Sachen, so moram nicht erleiden können und worüber alle Zeit Bürgermeister und Rath befinden sollen“ [Die neuen Ordnungen für das Ober- und Niedergericht traten 1631 und 1642 in Kraft. Dreyer, Lüb. Verordnungen.] Die Sammlung des Archives der Rigafahrer von Ordnungen, Recessen etc. enthält noch als hierher gehörig: „Ordnung der Wortführer und Procuratoren vor dem Ehrb. Rathe nebst dem 22 Artikel zählenden Eide und der Taxe der Procuratoren“, ferner „Ordnung der Vorspraken von dieser Stadt Niederem Gerichte auch nach eingesandter Appellation vor einem Ehrb. Rath“ und als Ergänzung dazu: „Niedergerichts-Procuratoren und Vollmächtigen betreffend“, „Besoldung der Vorspraken in dem Niedergericht und Besoldung der Vollmächtigen im Niedergericht“.

1) Der Recess enthält hierzu mehrere Bestimmungen über Uebungen im Schiessen und Fechten, über abzuhaltende Musterungen und über in Dienst zu nehmende „erfahrene Kriegsleute“. „Nach erledigten vorigen Punkten“, heisst es bezüglich der Uebungen im Schiessen, „ist man zu den articulis geschritten, wie etwa die Bürger besser denn bisher geschehen, auch einer sowohl als der andere, im Schiessen nach den Scheiben und anderen artibus bellicis zu üben sind“. Es sollen jährlich Musterungen gehalten, item erfahrene Kriegsleute, deren man in

St. Annenkloster unterstellt, welches zur Aufnahme von Kranken und Armen eingerichtet wurde. Die Aufgabe dieser bürgerlichen Provisoren war, mit den Predigern und Diaconen eines jeden Kirchspiels und mit den Quartier- und Rottmeistern in der ganzen Stadt in Kellern und Buden die Aufsicht über die Armen der einzelnen Stadtbezirke zu führen. Diese Aufsicht war das Vorrecht der Verordneten allein und niemals sollte ein Mitglied des Rathes Antheil an ihrer Verwaltung erhalten. Die einzelnen Compagnieen verständigten sich über eine dauernde Mitwirkung. „Dass wir den jetzigen und nachfolgenden Provisoren die hilfreiche Hand gern reichen", so beschlossen die Rigafahrer, „dazu beschaffen wir bei einem Ehrb. Rathe die Anforderung und wollen die Testamente vorweisen, aus denen die Provisoren des Geldes und der Kleidungsstücke gewärtig sein sollen". Im Weiteren gelobt der von den Compagnieen ausgestellte Revers die Förderung der Armenpflege mit allen Mitteln, an denen für die Procuratoren nie gespart werden solle.

Ebenso vollzog sich nach den Wünschen des Ausschusses die Einführung von 6 bürgerlichen Deputirten in die Verwaltung der beiden Hospitäler, des Heiligen Geist-Hospitals und des St. Jürgen-Hospitals, die bis dahin allein in den Händen der Bürgermeister und der Rathsmitglieder gelegen hatte.

Die neue Wachtordnung „adjungirte" desgleichen den zwei Verordneten des Rathes noch „zwei aus der Bürgerschaft". Ebenso bestellte

---

Zeit und Noth gebraucht, angestellt werden. Die Musterungen sollen alle Jahre einmal abgehalten werden, wann und welcher Gestalt ist einem Ehrb. Rathe vorbehalten. „Weil aber der Missbrauch eingerissen, dass sich etliche Bürger von der Musterung allerdinge absentiren und allein ihre Jungen geschickt haben, so soll hinführo ein Jeglicher sich selbsten in der Person einstellen, es sei denn, dass er durch Krankheit entschuldigt oder privilegirt ist. Diejenigen, die dawider handeln, sollen observiret, gepfändet und dem Rathe zur Bestrafung übergeben werden. Weil bei der Musterung ferner befunden worden ist, dass etliche gar keine eigne Wehr haben, sondern sie solche erst von Anderen leihen oder solche, die sie haben, hernach verkaufen, so sollen solche Personen durch die Quartier- und Rottmeister mehrere Male im Jahre controlirt werden". Ausser den anzustellenden erfahrenen Kriegsleuten sollten auch geeignete Leute aus den Aemtern genommen werden, mit denen sich die Bürger einexerciren und üben könnten, „dafür ihnen etwa ein jährliches honorarium gegönnt werde". Für die Uebungen im Schiessen soll, „damit sich die Patricier, Wandschneider und andere Kaufleute auch üben mögen, ein Platz vor dem Mühlenthore angewiesen werden". „Zum Schiessen mit groben Stücken" wurden den Bürgern zwei Feldstücke vom Rathe ausgeliefert, dazu „loco praemii 30 Thaler; die Unkosten an Kraut und Loth sollen sie selber stehen". Weiter besagte der Recess: „Ob auch wohl für diese Zeit Freifechten zur Uebung für die Jugend gehalten werden, sollen, trotzdem corruptelae passirt, dieselben fortgesetzt, aber unter Aufsicht erfahrener Meister gestellt werden". — Ueber die Ordnung der Lübischen Büchsenschützen s. Koppmann in den Hans. Geschichtsbl. 1890/91.

die neue Wall-Ordnung zu den bisher verordneten „Wallherren" vier bürgerliche Quartiermeister.

So werthvoll diese mannigfachen Verbesserungen und Reformen schon an und für sich empfunden wurden, in politischer Beziehung trat noch der Gewinn hinzu, dass der Bürgerschaft hinsichtlich des alten Wunsches einer selbstthätigen Mitwirkung an den Aufgaben der städtischen Verwaltung zum ersten Male in Beziehung auf das Armenwesen und die Verwaltung der Stadtvertheidigung ein Zugeständniss gemacht wurde, indem mittelst dieser friedlichen Vereinbarung die bisher in allen Ausständen und Unruhen vergeblich angestrebten Anfänge einer bürgerlichen Verwaltung nunmehr thatsächlich erreicht wurden. Allerdings wurde und blieb auf lange Zeit diese Vertretung ein Vorrecht der Stände, indem nur die kaufmännischen Compagnieen und anscheinend auch die grossen Aemter und das Brauwerk ihre Delegirten hierzu abordneten, bis erst in der Verfassung unserer Tage der Gemeingeist den mittelalterlichen Corporationsgeist und das Princip der bürgerlichen Gleichheit das ständische Princip ablöste.

Noch ein letzter Abschnitt des Recesses, die „Amnestia" betitelt, mag zum Schlusse kurz erwähnt werden, weil er erkennen lässt, wie sehr man auf beiden Seiten bemüht war, das Recht in allen Consequenzen zu vertreten, wobei es auch an den schärfsten Auseinandersetzungen nicht gefehlt haben dürfte. Der Recess giebt hierbei dem Rathe allein das Wort. Obwohl in den vorgebrachten Schriften und bei den stattgehabten mündlichen Verhandlungen, so besagt dieser Abschnitt, bisweilen scharfe Worte gefallen, so wolle der Rath dennoch von den Angriffen auf ihn und auf einzelne seiner Mitglieder „günstiglich" absehen und „seiner lieben Bürgerschaft" nach wie vor „recommendirt und empfohlen sein". Doch trotz dieses so versöhnlich ausklingenden Endes aller Verhandlungen lag hierin für die Rigafahrer nicht Sicherheit genug. Sie traten vier Tage nach dem beendeten Recesse, am 19. Juni 1605, zu einer „Ruggesprake" zusammen, um zu dieser Versicherung des Rathes noch einmal Stellung zu nehmen. Auch sie begrüssten es mit lebhafter Befriedigung, dass „*durch verleihung defs Almächtigen die Beschwerungs-Puncta, welche die Ehrliebende Bürgerschafft durch die verordneten zum Ausschufs einem Ehrbaren Rhate übergebenn, zu Ende abgehandlet und die Bürger mit einem Ehrbarn Rhatt darüber gentzlich verglichenn unnd vortragen seinn*". Aber sie wiesen darauf hin, dass dieser Recess nicht auf Grund eines allseitigen Einvernehmens im Rathe zustande gekommen sei, sondern, dass sich der Bürgermeister von Höveln, der von Anbeginn an ein Gegner des Ausschusses und aller Verhandlungen gewesen, davon ausgeschlossen und seine Unterschrift verweigert habe. Der Herr Bürgermeister von Höveln habe mit seinem Anhange erklären lassen, dass er nichts mit dem Recesse

zu schaffen habe und dass er entschlossen sei, weil er von Doctor Reiser und Anderen hart angegriffen worden, „aufs äusserste gegen sie zu eifern". Die Rigafahrer fürchteten also seine Verfolgungen und glaubten deshalb ihren Verordneten doch noch eine besondere Schutzmassnahme schuldig zu sein. Sie fassten deshalb, wie es scheint in voller Uebereinstimmung mit den anderen Compagnieen, den förmlichen Beschluss, ihren Aeltesten Vollmacht zur sofortigen Heranziehung eines Rechtsbeistandes zu geben für den Fall, dass Herr von Höveln oder ein Anderer die Verordneten mit Klagen und Processen vor dem Rathe, oder am Hofe Sr. Majestät des Kaisers oder vor dem Kaiserlichen Kammergerichte verfolgen würde.

Vielleicht hatten, wie schon angedeutet, die Rigafahrer begründete Ursache, sich solcher besonderen Vorsicht zu befleissigen. Dass sich ihre Befürchtungen erfüllten, geht jedoch aus den Acten nicht hervor und ist auch nicht wahrscheinlich. Bürgermeister von Höveln, der ein Gegner des Recesses bis an sein Lebensende blieb, starb nämlich schon einige Jahre darauf [1609] eines „geschwinden Todes", wie Bürgermeister Heinrich Brokes in seinen Lebenserinnerungen berichtet, dessen Freund Gotthard von Höveln ebenfalls nicht war.

III. Kapitel.

Die äusseren Ereignisse vom Jahre des Recesses bis zum 30jährigen Kriege.

Die Zeit nach erreichter Beilegung der fünfjährigen Verhandlungen bis zu den Wirren des 30jährigen Krieges war für Lübeck leider nicht eine Zeit sorgloser und ruhiger Entwickelung. Wohl mag sich in allen Kreisen der Bürgerschaft ein Gefühl der Genugthuung und Befriedigung verbreitet haben, dass die mehrjährige Arbeit nicht nutzlos gethan, vielen berechtigten Beschwerden und Nothständen abgeholfen und damit viel Nützliches und für das Gesammtwohl Förderliches geschaffen worden war. Aber die Gedanken vermochten sich doch nicht mit neuer Spannkraft weiteren Zielen zuzuwenden. Es fehlte freilich nicht an manchen Zeichen einer erfreulichen inneren Kräftigung des Gemeinlebens. Man fand Zeit und Musse, mehrere Zweige der Verwaltung zu verbessern und auszubauen; das Medicin- und Apothekerwesen wurde neu geregelt; auf dem

Marktplatze entstand, zunächst noch als ein unbedachter Platz, die Börse[1]); die in den Jahren 1427, 1484 und 1572 beschlossene Kaufmannsordnung wurde neuberathen und neuverfasst [1607], zu gleicher Zeit wurde dem Handel nach Portugal und Spanien durch ein grosses Privilegium eine neue werthvolle Grundlage gegeben, und die Aelterleute der Bergenfahrer konnten wohl in einer fröhlichen Tagesstimmung im Frühjahre 1606 dem fernen Contor in Bergen als *„guete Zeitung und Bottschaft"* melden, dass *„gottlob itzo allenthalben gueter Frieden, des unruhigen Martis templum geschlossen, die liebe Sommerzeit hernahet, daſs Waſser wiederum offen und die Schiffe hin und wieder durch die Sehe mit groſsem der Schiffer frohlocken gleichsam in vollen freuden gesehen werden"*. Aber trotz alledem liess sich das politische Denken nicht auf Zuversicht und Freudigkeit stimmen; man missdeutete nicht die Vorgänge, welche sich in Dänemark, Schweden und Livland abspielten und dadurch blieb man wenigstens, weil sich der Blick der Bürgerschaft mehr denn je auf den baltischen Osten und Norden richtete, vor Enttäuschungen bewahrt.

Eines Tages überraschte den Rath ein Schreiben aus Memel, welches darauf hinwies, dass die schwedische Armada den Kurischen Strand belagere und hier alles an Schiffen und Gütern wegnehme, was von Memel nach Riga oder Curland unterwegs sei. Weil Lübeck in seinen Schiffen allerlei Kaufmannswaaren nach Memel verfrachte, die von dort aus nach Riga und nach Curland hinein verhandelt würden, und weil solche Waaren ferner auch nach Libau versandt und von dort aus nach Curland weiter geführt würden, so verwarnte das Schreiben die Lübecker Kaufleute, den Verkehr unter den jetzigen Umständen fortzusetzen, damit nicht Memel selbst hierunter Schaden nehme. Zum Schlusse gab der Brief bekannt, dass dem Rathe der Stadt Libau dieselben Mittheilungen gemacht seien und derselbe ebenfalls um seinen Einspruch gegen fernere Verladungen von Waaren gebeten worden sei. Der Lübecker Rath ging nicht ohne Weiteres auf diese Vorstellung ein, sondern gab das Schreiben den Rigafahrern zur Begutachtung, welche eine stricte Ablehnung des Ansinnens empfahlen. Memel sei nicht in Livland, sondern im freien Fürstenthum Preussen belegen, schrieb die Compagnie dem Rathe, und nicht die Obrigkeit des Fürstenthums Preussen, sondern nur der „Hausvogt undt Amtschreiber" in Memel hätten diese Verwarnung nach Lübeck abgehen lassen. Die Absicht der Memeler sei offenbar nur die, bei „diesem betrübten Zustande der Lifländer" die Handlung an sich zu ziehen und

1) Bis zum Jahre 1673 versammelten sich auf dem nördlichen Theile des Marktes, ehe die Börse in dem ehemaligen Gewandhause untergebracht wurde, alltäglich die Kaufleute zum Abschluss von Geschäften. [Mitth. d. Vereins f. Lüb. Gesch. u. Alterthumskunde, 3. Heft, 1889.]

Andere davon auszuschliessen. Der Rath schloss sich den Vorschlägen der Compagnie an, indem er sich mit der Fürstlichen Regierung zu Königsberg in Verbindung setzte, und es scheint, dass die Angelegenheit schliesslich eine den Handelsinteressen nicht nachtheilige Erledigung fand.

Ungleich mehr Bedeutung gewannen aber für Lübeck die Ereignisse in Livland selbst, welche den Hintergrund dieser Sonderpolitik der kleinen Stadt Memel bildeten. Herzog Carl hatte drei Jahre nach der Uebernahme seiner Regentschaft [1602], „da sein Vetter, König zu Polen, wegen der päpstlichen Religion endlich auch in Livland Krieg anfinge und weil die Stadt Riga helfe, solchen blutigen Krieg zu continuiren", allen Handel und Verkehr mit Livland untersagt, weil grade von Riga aus der ganze Krieg wider ihn und seine Königreiche und Länder geführt werde. Er hatte sich mit Waffengewalt zum Herrn von Livland gemacht und behauptete sich zunächst in dieser Stellung. Aber schon in demselben Jahre, in welchem die Lübecker Bürgerschaft ihren Frieden mit dem Rathe machte, trat in seinem Kriegsglücke ein jäher Wechsel ein. Herzog Carl wurde bei Kirchholm, unweit von Riga, geschlagen und die Polen bemächtigten sich von Neuem des grössten Theiles von Livland.

Im Frühjahre 1608 erschien nun ein Abgesandter des inzwischen zum Könige gekrönten Herzogs Carl in Lübeck, der die Wiedereröffnung des Feldzuges gegen die Polen in Livland anzeigte und ein Manifest verkündete, demzufolge strengstens die Ausfuhr von Kriegsmitteln aller Art, Pulver, Blei, eisernen Kugeln, Schwefel, Salpeter, Harnischen, Panzern, Röhren, Rapieren, Dolchen, Schlachtschwertern u. s. w., untersagt wurde. Wurde an und für sich schon die erneute Kriegslage in Livland ein schwer empfundener Nachtheil für den Lübeckischen Handel, so verschärfte sich derselbe vollends, als König Carl der Stadt allen Verkehr mit Riga überhaupt untersagte und verbot, dass auch die bisher unbehelligte friedliche Handelswaare direct oder auf Umwegen nach Livland gebracht werde. Der König liess kurz und rund erklären, dass dieses sein Verbot nothwendig geworden sei, weil seine „gutherzige Mahnung" nicht befolgt und durch den Lübecker Handel mit Riga seine Feinde „mehr gestercket worden seyn, als jemahlen zuvor"[1]). Ob es die Rigafahrer in der That an Beachtung der gebotenen Vorschrift hatten fehlen lassen und den Handel mit der verbotenen Kriegswaare mit Riga heimlich oder mit Gewalt fortgesetzt hatten, lässt sich nach den Acten der Compagnie nicht feststellen. Jeden-

1) „Unser gnädiges Anerbieten", so heisst es in diesem zweiten Manifest, „habe garnichts geholfen, sondern unsere Feinde mehr gestärkt als je zuvor, und deshalb sollen alle Kaufleute und Schiffer, wessen Nation sie seien, sich nicht mehr unterstehen, mit Gewalt ihre Kaufmannschaft nach Riga zu betreiben oder sich dorthin zu begeben".

falls musste der Handel unter den Verboten empfindlich leiden. Wie erheblich die Verluste schon vor Eintritt dieser Handelssperre gewesen waren, lehrt z. B. ein Verzeichniss von Schiffen, welche durch die schwedischen Auslieger allein in den Jahren 1602—1605 theils auf den Strand gejagt, theils in schwedische Häfen geschleppt worden waren. Die Rigafahrer hatten danach 17 Schiffe eingebüsst, deren Ladungen einen Werth von 58425 Reichsthalern repräsentirten, grösstentheils Schiffe von 40—80 Lasten Tragfähigkeit, theilweise auch kleinere Schiffe von 24, 26, 28 und 35 Lasten. Die Fahrzeuge waren, soweit sie von Riga, Windau und Pernau kamen, mit livländischen und curländischen Producten, Flachs, Hanf, Talg, Wachs und anderen Waaren befrachtet, soweit sie Bestimmung nach Livland hatten, führten sie werthvolle Einfuhrgüter, Seidenwaaren, Tuch, Salz und anderes Kaufmannsgut[1]).

Die Rigafahrer hatten ein Verzeichniss ihrer Verluste aufgemacht und in ihren Eingaben an den Rath gebeten, dass er sich bei König Carl nicht nur um eine Entschädigung verwenden, sondern zugleich auch die von Schweden an den Schiffsbesatzungen und Mitreisenden geübten grausamen Gewaltthaten zur Sprache bringen möchte[2]).

Während die Lage König Carls in Livland eine sehr kritische wurde und die Kämpfe seiner Truppen gegen die andringenden Polen und Moskowiter allen Handel und Verkehr in Livland lähmten, traten für ihn auf der anderen Seite noch die Gefahren eines Krieges mit Dänemark hinzu, und auch diese Wendung der schwedisch-polnischen Kriegspolitik barg für Lübeck die ernstesten Gefahren in sich.

Im Frühjahre 1611, nachdem soeben in Lübeck ein Hansetag abgehalten worden war, traf ein Interdict König Christians IV. in Lübeck ein, welches den Hansestädten alle Handlung und Schifffahrt auf Schweden,

---

1) Zwei Schiffe, welche die Schweden bei Curland auf den Strand gejagt hatten, waren nach Oesel bestimmt und enthielten die Einkäufe dortiger Bürger. Ein grosses Schiff hatte für 6350 Thaler Salz geladen, kam von Spanien und war im Belt gekapert worden.

2) Die Eingabe schildert unter Anderem, wie die Schweden „über alle Massen unchristlich und schrecklich" mit Heinrich Drolle, Führer eines nach Riga bestimmten Fahrzeuges von nur 24 Lasten, verfahren hätten. Sie hätten ihm „erbärmlich das Haupt von einander gehauen, danach ihn mit dem Steuermann, der ein Bürger dieser Stadt sei, mit seinem Weibe und seinen Kindern zusammen gebunden und über Bord geworfen". Nicht minder grausam sei man mit der Besatzung anderer Schiffe verfahren, auch mit den Passagieren und dem Schiffer eines kleinen von Riga mit Kaufmannswaaren abgesegelten Schiffes von 28 Lasten. Der umgebrachte Schiffer war eines vornehmen Lübecker Bürgers Sohn. Von der Besatzung eines 1605 von Riga mit Wachs und anderen Kaufmannsgütern nach Lübeck bestimmten Schiffes hatten die Schweden zwei Mann erstochen, andere niedergemacht und über Bord geworfen.

Reval, Narwa und Finnland untersagte. König Christian hatte die Feindseligkeit gegen König Carl eröffnet und in der Fortsetzung der Handelsgeschäfte der Hansestädte mit Schweden und Finnland bestand für ihn die Gefahr einer Stärkung seines Feindes. In Erwägung dessen musste vor Allem der Handel Lübecks untersagt werden. Die von dem Manifeste hart betroffenen Stockholmfahrer wandten sich hilfesuchend mit einer Eingabe an den Rath, in der sie auf die Schädigungen ihres Handels durch das unvermuthete Verbot hinwiesen, welches sich nicht, wie dies bei dem letzten langwierigen Kriege zwischen Spanien, England und den Niederlanden der Fall gewesen, auf Kriegscontrebande beschränke, sondern alle Handlung mit Schweden überhaupt verbiete. Sie hoben ferner hervor, dass das Manifest erst zu ihrer Kenntniss gekommen sei, nachdem sie schon mehrere Schiffe nach Schweden und Finnland abgefertigt hätten und baten deshalb, dass bei König Christian wenigstens insoweit eine Vergünstigung für die Lübecker Schifffahrt erwirkt werden möchte, dass diejenigen Schiffe, welche schon vorher abgesandt seien, von dem Interdicte ausgenommen würden und diejenigen Schiffe, welche keine Kriegsmittel enthielten, unbehelligt bleiben sollten. Am 6. April überreichten sie noch dem Rathe ein Verzeichniss der Schiffe, die sie schon vor dem Eintreffen des Königlichen Interdictes nach Schweden und Finnland abgefertigt hatten. Das Verzeichniss umfasste 37 Schiffe, von denen 4 nach Narwa, Wiborg und Finnland und 5 nach Stockholm und Norrköping abgegangen waren, dort überwintert hatten und die nunmehr auf der Rückfahrt nach Lübeck waren; ferner 4 Schiffe, die zu Anfang des Jahres nach Stockholm und Wiborg gefahren, 7 Schiffe, die in Ladung gelegen und nach Stockholm, Wiborg und Åbo bestimmt waren, und endlich 17 Schiffe, die zu Anfang des Jahres mit Ballast nach Söderköping und Norköping abgegangen waren. Der Rath bemühte sich sogleich bei König Christian im Interesse der schwedischen und livländischen Schifffahrt. Doch seine Vorstellungen blieben ohne jeden Erfolg. Christian IV. sah im Gegentheil in seinen Verwickelungen mit Schweden einen willkommenen Anlass, den Hansestädten, im besonderen aber Lübeck, seine überlegene Macht nachdrücklich fühlen zu lassen. Er wollte es ihnen vergelten, dass sie einige Jahre zuvor der Stadt Braunschweig, die sich der Oberhoheit ihres Herzogs Heinrich Julius nicht unterwarf, mit einem Söldnerheere zur Hilfe gekommen waren und die Stadt von den herzoglichen und den dänischen Hilfstruppen entsetzt hatten.

Die dänischen Auslieger sperrten alle Strassen, welche nach Schweden, den finnischen und livländischen Häfen führten und wagten sich sogar bis auf die Rhede vor Travemünde, sodass der Rath, der wohl noch einen friedlichen Ausgleich erhofft hatte, dem Drängen der Bürgerschaft endlich nachgeben musste, das Blockhaus in Travemünde nebst den Schanzen in

Kriegsbereitschaft setzen liess und die beiden Rathskriegsschiffe zum Schutze der Einfahrt auf die Rhede legte.

Der „dänische Punkt" nöthigte Lübeck und die benachbarten Ostseestädte zu energischem Handeln. Die Verwandten der Gruppe der wendischen Städte waren einem Waffen-Bündnisse, welches der Rath zum Schutze gegen den König erstrebte, nicht abgeneigt, zögerten aber mit der Ausführung und zogen die Verhandlungen in die Länge, so dass sich der Rath schliesslich genöthigt sah, im Auslande Hilfe zu suchen. Dank der rührigen Vermittelung des Bürgermeisters Heinrich Brokes fand er diese Hilfe bei den Herrenstaaten[1]), deren Handel nach der Ostsee unter der Willkühr Christian IV. ebenfalls sehr zu leiden hatte Die holländische Flagge musste sich im Sunde hohen Abgaben unterwerfen. In Schweden, Finnland und Livland wurden die holländischen Schiffe aus den Häfen gewiesen oder von den dänischen Ausliegern verfolgt.

So sehr man sich in Lübeck des Erfolges, dass die alte und doch nur kleine Vormacht der Hansa die Waffengenossenschaft eines angesehenen wehrhaften Staates gefunden hatte, freuen mochte, so verkannte man doch auf der anderen Seite nicht die Folgen, welche sich aus einem solchen Bündnisse unter Umständen für die Stadt ergeben konnten.

Bürgermeister Brokes übernahm es, mit den Compagnieen und Aemtern über die nothwendigen Rüstungen für eine etwaige gemeinsame Action mit den Niederländern zu verhandeln. Die Rigafahrer stimmten in einer feierlichen Sitzung, die am 4. März 1613 in Gegenwart von fünf Vertretern des Rathes in der Hörkammer im niedersten Rathhause abgehalten wurde, den Vorschlägen und Forderungen des Rathes zu, während die Schonen- und die Stockholmfahrer, die Bergen- und Nowgorodfahrer zögerten, den Wünschen des Rathes auch nur theilweise zu folgen. Die geforderte Umlage zu den Rüstungen wurde von den Collegien bei der Abstimmung schliesslich in dem Umfange bewilligt, dass an Zoll auf alle ein- und ausgehenden Kaufmannswaaren $1^1/_2$ Procent des Werthes, an Schoss 1 Mark Vorschoss und 4 Mark von jedem 1000 Mark Vermögen erhoben werden sollte[2]). Die Rigafahrer stellten sich ganz auf den Boden der Raths-Vorlage, während die Bergenfahrer den Zoll von $1^1/_2$ Procent ganz ablehnten, die Schonen- und Stockholmfahrer denselben nur mit 1 Procent, und die Junker, die Kaufleute-Compagnie, Nowgorod- und Bergenfahrer nebst den Krämern zum Schosse von dem Vermögen nur 3 Mark von 1000 Mark bewilligten. Der Rath blieb seinerseits bei einem Schosse von 3 Mark von 1000 Mark stehen, der durch die Schossherren eingezogen wurde. So kamen die Rüstungen unter Brokes' thätiger

1) Heinrich Brokes' Aufzeichnungen, a. a. O. Bd. I und II, S. 18.
2) Das. Bd. II, S. 258 u. 260.

Leitung trotz der im Ganzen lauen Haltung der Compagnieen zustande, womit der Allianz-Tractat mit den Niederländern, welchen Brokes als Bevollmächtigter des Rathes am 17. Mai ratificirte und welcher sich selbst nicht unrichtig als eine Erneuerung des alten hanseatischen Bündnisses zwischen den Städten der Ost- und Nordsee bezeichnet[1]), praktische Geltung erhielt. Freilich waren damit die Bedenken innerhalb der Bürgerschaft keineswegs beseitigt. Am unerfreulichsten blieb jedenfalls der Umstand, dass die Bergen- und Stockholmfahrer, deren Handel des Schutzes zu allermeist bedurfte, sich dem Bündnisse gegenüber dauernd kühl verhielten. Allerdings blieb der Erfolg und der Nutzen der Allianz insofern auch nur ein bedingter, als er zwar dem befürchteten offenen Seekriege vorbeugte, das dänische Kaperthum aber und die schweren Schädigungen der Lübeckischen Schifffahrt doch nicht oder wenigstens nicht ganz verhinderte. Dass man auch von Seiten des Kaisers, der unter dem Einflusse des mit Holland im Kriege stehenden Spaniens handelte, dem Vorgehen Lübecks nicht sonderlich geneigt war, zeigte sich bei den Verhandlungen des Hansetages am 14. Juni 1614. Ein Kaiserlicher Courier überbrachte dem Rathe und den versammelten Rathssendeboten der anderen Städte ein Schreiben, in dem der Kaiser sie abmahnte, „neue Verbündnisse" zum „Praejudiz der Kaiserlichen Majestät und des heiligen Reichs" einzugehen, wenn auch sonst Seine Kaiserliche Majestät ihnen allen gnädig gesinnt sei[2]). Vor der Hand wirkte diese Kaiserliche Abmahnung sehr zum Nachtheile des von Lübeck betriebenen Städte-Bündnisses, und erst im Jahre 1618, nachdem sich König Christian aller Vermittelungen ungeachtet jedem Frieden abgeneigt gezeigt, kam die Vereinigung der anderen Hansestädte mit Lübeck zu Stande[3]).

---

1) Brokes a. a. O. Bd. II, S. 267, Anm. 5.

2) Das. Bd. II, S. 282.

3) Lübeck liess den Kaiser über die Ursachen, die es zu seiner Selbsthilfe veranlasst hatten, nicht in Zweifel. Brokes berichtet nämlich über eine Unterredung, die er mit einem kaiserlichen Gesandten hatte, der in Lübeck im selben Jahre 1614 eingetroffen war, um für den Kaiser eine Schuld zu contrahiren, wie folgt: „Der Gesandte ist allhier ausquittiret worden, und bin ich etliche Male bei ihm gewesen und habe von dieser Stadt jetzigem Zustand Bericht gethan, unter anderm auch zu verstehen gegeben, dass sich unsere Bürgerschaft sehr beschwert, dass wir so wenig Schutz und Hülfe von ihrer Majestät hätten. Wir hätten nun dem Reiche in wenig Jahren viele Hunderttausend Thaler contribuiret und dagegen würden wir nicht geschützt, wie es sich gebühre und andere Könige und Fürsten sich ihrer Städte und Unterthanen annähmen: dadurch unsere Verfolger uns so nahe getreten, dass wir genöthigt worden, mit den Herren-Staaten der uniirten Niederländischen Provinzen uns zu conföderiren. In unseren Nöthen verlasse man uns; wenn man aber Geld haben wollte, so wisse man uns wohl zu finden. Er hat nicht gross dagegen sagen können, und angelobet, solches Ihrer Majestät zu referiren". [Brokes a. a. O. Bd. II, S. 286.]

Christian IV. Wunsch und Wille war es, wie gesagt, die deutschen Städte, im besonderen aber Lübeck, seine Uebermacht fühlen zu lassen. Er missachtete dessen Privilegien und erhöhte willkürlich den Sundzoll. Auch sonst war er sichtlich bemüht, mit den hansischen Vorrechten auf Schonen, in Malmö und Ystadt aufzuräumen. Auch nachdem Carl IX. gestorben war [1611] und Christian mit Schweden einen Frieden geschlossen hatte, änderte er nichts an seiner schroffen Politik. Ebensowenig liess er sich in seinen Feindseligkeiten durch die Mandate Kaiser Matthias' beirren, der im Interesse der reichsunmittelbaren Stadt gegen die Bedrückung ihres Handels kraft seiner Oberhoheit über die Ostsee Einspruch erhob. Die Ziele der Christianschen Politik traten schliesslich unverhüllt bei den Verhandlungen zu Tage, die er mit den hansischen Delegirten und den Räthen seines Reiches im Jahre 1614 in Kopenhagen abhielt. Er liess hierbei Lübeck nicht in Zweifel, dass er dessen dauernde Ausschliessung von allem Handel und Verkehr in seinen Reichen wünsche, ohne Rücksicht auf Recht und Verträge, deren Gültigkeit er nicht mehr anerkennen wollte. Am 29. August, am 2. und 5. September 1614 fanden diese Verhandlungen, denen der König selbst beiwohnte, in Kopenhagen statt [Nr. 32]. Anwesend waren der dänische Reichskanzler Christian Friesen, der Reichsadmiral Magnus Ulfeld, die Statthalter von Kopenhagen und Bergen sowie andere Würdenträger. Von hansischer Seite waren der Secretär des Bergener Contors, Wilhelmus Bentheimb, sowie Vertreter der Städte Bremen, Hamburg und Deventer abgeordnet. Es wurden von Dänemark Klagen vorgebracht, dass „etliche gewisse Statuta von 96 Articulis", die dem Contor im Jahre 1572 von den Hansestädten gesetzt seien, den Bürgern von Bergen „zu grossem Schaden und Abbruch gereichten, und obwohl von den Hansestädten behauptet werde, dass solche Verordnung nur als „simplicissima domesticae disciplinae ordinatio" eingeführt sei und dass dasjenige, was etwa den Berger Bürgern zum Nachtheil (zu Vorfang) gereichen könne, im Contorbuche durchstrichen, nie in Observanz gewesen und pro nihilo zu achten sei, so sei doch klar, dass die betreffenden Artikel eingetragen worden seien, um sie gleich den übrigen zur Geltung zu bringen, wie sie auch in steter Observanz gewesen seien. Ferner werde in Bergen nicht nur von den Schiffen an der Brücke ein Zoll oder Schoss, sondern auch von etlichen Ringen ausserhalb der Stadt eine Abgabe gefordert, obgleich dieses weder dem Odense'schen Vertrage, noch dem Willen des Königs entspreche. Drittens würden den Bürgern von Bergen die im Odense'schen Vertrage angelobten Freiheiten in einigen Hansestädten und besonders in Lübeck und Rostock nicht gehalten, vielmehr würden sie mit Zoll, Accise und anderen Abgaben beschwert. „Wenn er demnach", so schliesst der König in seiner Erklärung vom 6. September 1614, „volle Ursache hätte,

nach dem Vorgange anderer Königreiche den Stapel der Contorischen aufzuheben, zumal da der zwischen König Friedrich II. und den Hansestädten geschlossene Recess von Odense ihn und seine Nachfolger zu nichts verpflichte, so wolle er doch gnädigst friedlich sein und mit den hansischen Deputirten, die sich zum 5. März in Kopenhagen einfinden würden, weiter verhandeln, allerdings — und dieser Zusatz bezeichnet die Situation für Lübeck — Lubecensibus exceptis".

Und noch ein anderes Actenstück aus dem Archiv der Stockholmfahrer-Compagnie lässt die Unbeugsamkeit erkennen, mit welcher Christian bemüht war, die alte Travestadt im Mark ihres Handels zu treffen. Es ist dies ein zweiter Erlass des Königs vom 22. October 1614 an „Bürgermeister und Rath der Stadt Lübeck", in welchem er sich auf sein Schreiben vom 24. Juni 1613 bezieht [Nr. 34]. Seitdem ihn Gott, so schreibt er, zur Regierung erhöht, habe er ein wachsames Auge gehabt auf Gedeihen und Wohlfahrt des Landes, habe aber gesehen, dass demselben „von Euch und den Eurigen durch allerhand widerrechtliche Thätlichkeiten, feindselige Zunöthigung vor, in und nach abgerichtetem schwedischen Kriege viel Nachtheil geschehen sei, während es doch Euch vor Gott und der Welt besser angestanden hätte, in Erwägung der vielfältigen glückseligen aus Unseren Königreichen und Landen geschöpften Nahrung und Reichthümer Alles in Acht zu halten, worin Eure schuldige Dankbarkeit sich zeigen könnte". Demgemäss mache er dem Rathe nach wohlerwogenem weisen Rathe die Mittheilung, dass sich die Stadt vom Februar des nächsten Jahres ab alles Kaufschlages, Gewerbes und Trafiken in beiden Königreichen bei Strafe der Confiscation des Gutes zu enthalten habe, doch solle den Kaufleuten drei Jahre hindurch Zeit gegeben werden, ihre ausstehenden Forderungen einzukassiren.

Indessen die Rücksichtslosigkeit der dänischen Politik trug das Correctiv gegen die schlimmsten Consequenzen für Lübeck schliesslich in sich selbst.

Christian verfolgte unter seinen verschiedenen politischen Plänen auch den, seinen zweiten Sohn, der in den beiden evangelischen Bisthümern Osnabrück und Verden schon zum Nachfolger des Bischofs erwählt worden war, auch dem Erzbischofe in Bremen zum Coadjutor des Stiftes aufzudrängen[1]). Ihm war es dabei weniger um „Pfafferei und Stift" zu thun, als vielmehr darum, Einfluss und Herrschaft über die Weser- und Elbemündung zu gewinnen. Er hatte zu dem Zwecke mit dem Rathe von Bremen schon geheime Verhandlungen eingeleitet. Den Bremischen Bergenfahrern hatte er Vergünstigungen und Vorrechte in Bergen in Aussicht

1) Brokes a. a. O. Bd. II, S. 420, 424. — Hoffmann, Geschichte der freien und Hansestadt Lübeck, Bd. II, S. 87.

gestellt[1]). Aber der Anschlag wurde auf dem Städtetage in Lübeck [1619], zu dem auch der Feldoberst der uniirten Städte, Graf von Solms, herbeigerufen wurde[2]), vereitelt, so dass Christian, da in gleicher Weise auch die niederländischen Staaten, die einen ständigen Residenten in Lübeck unterhielten[3]), eine schroffe Frontstellung gegen diese Pläne einnahmen, einstweilen von ihrer Verfolgung absehen musste[4]).

Dass jene erste Drohung Christians, Lübeck von allem ferneren Handel und Verkehr in den Häfen seines Reiches auszuschliessen, nicht in vollem Masse zur Ausführung kam, war in erster Linie ein Verdienst der Lübeckischen Gesandten, besonders des unermüdlich thätigen Bürgermeisters Heinrich Brokes, dessen Unterhandlungskunst es gelang, das Schlimmste von seiner Vaterstadt abzuwenden. Hülfreich wirkten auch die Vermittelungen der Niederlande und Englands mit. Endlich aber wurde der Rückhalt Lübecks an dem Reiche und die wohlwollende Gesinnung des Kaisers Matthias eine moralische Unterstützung, die Christian nicht unterschätzen mochte. Wenigstens scheint letzteres aus der Formulirung der „fünf Punkte" durch den Reichskanzler Friesen hervorzugehen, welche die Lübeckischen Gesandten im April 1615 von Kopenhagen nach Hause brachten, von denen der vierte besagte: „dass der Rath zu Lübeck Ihre Königliche Majestät bei dem Kaiser beschuldigt habe und dem König sein Eigenthum der Ostsee habe streitig machen wollen[5])". Die schwer geprüfte Stadt empfand es angesichts der wenig erfolgreichen Vorstellungen, die eine zweite Gesandtschaft im August desselben Jahres in Copenhagen erhob[6]), als einen Trost, als damals ein Bote mit einem Kaiserlichen verschlossenen Schreiben an den König von Dänemark aus Prag eintraf und aus der Copie dieses Schreibens ersah, dass Kaiser Matthias proprio motu dem Könige vorwarf, dass er sich ein ausschliessliches Recht über die Ostsee angemasst habe, und das dem heil. römischen Reiche zustehende Recht deducirte[7]). Kaiser Matthias ermahnte ihn, da die Ursachen „warum er der Stadt so viel Schiffe und Güter genommen, die Commerzien verhindert und die Privilegia entwendet, nicht erheblich und genugsam seien", ihren Bürgern „ihre Güter und Schiffe zu restituiren und die Commerzien nach den so theuer erworbenen Privilegien freizulassen". Würde sich der König hierzu nicht entschliessen, so würde er unter

1) Brokes a. a. O. Bd. II, S. 418.
2) Das. Bd. II, S. 419.
3) Das. Bd. II, S. 426.
4) Das. Bd. II, S. 419 ff., 424. — Hoffmann, Geschichte der Freien und Hansestadt Lübeck, Bd. II, S. 87.
5) Das. Bd. II, S. 407.
6) Das. Bd. II, S. 411.
7) Ebenda.

Zuziehung der Kurfürsten und Stände „die Gegenmittel zur Hand nehmen". — Freilich erfüllte sich weder das Eine noch das Andere. Lübeck verlor in Dänemark und Schonen alle seine Privilegien und zu einer ernstlichen Abrechnung zwischen der Königlichen und Kaiserlichen Macht im Bereiche der Ostsee gab erst die Folgezeit Gelegenheit. Die Denkmäler der ehemaligen Lübeckischen Handelsherrschaft in Dänemark und auf Schonen wurden eines nach dem andern vernichtet. „Er wolle und könne nicht ferner dulden", hatte Christian schon im Jahre 1610 erklären lassen, „dass die Städte sich wie bisher den Dominat in Schonen anmassten, dass sie Scharfrichter zum Häringsfang mitnähmen, gleich als stehe ihnen die Entscheidung über Tod und Leben zu, dass sie wie zu Malmö in den Kirchen ihre eignen Stühle und sogar über dem Rathsstuhl hätten, ihre eignen Wappen, Fenster und Leichensteine besässen"[1]). Die Lübeckische Voigtei auf Schonen, die dem Einsturze nahe war, wurde zwar noch einmal ausgebessert. Im Jahre 1625 waren auch noch fünf hansische Vögte zu Falsterbo thätig, die Lübeck, Danzig, Rostock, Stralsund und Stettin vertraten. Doch die hansischen Fitten verödeten, und im schwedischen Kriege 1643—1645 wurde die Lübische Voigtei gänzlich vernichtet. Seitdem musste sich der Vogt, so lange er noch auf Schonen thätig war, miethweise ein Unterkommen verschaffen[2]).

Als dagegen Christian im Herbste des Jahres 1618 mit der „thätlichen Execution" gegen Lübeck und die anderen fünf ehrbaren Städte drohte[3]), die ihren Anschluss an das niederländische Bündniss soeben zustande gebracht hatten[4]), trat der kaiserliche Schutz den bedrohten Städten abermals mit Erfolg zur Seite[5]). Es war die Zeit, wo die Ereignisse in Deutschland dem grossen blutigen Kriege zutrieben und der Kaiser ein Interesse daran hatte, die günstige Meinung der Hansestädte für seine Reichspolitik in den umsichgreifenden Wirren zu gewinnen. Christian stand freilich einem friedlichen Ausgleiche ferner denn je. Er wartete nur auf eine bessere Gelegenheit, von der er dachte, dass sie ihm die nächste Zeit bringen würde.

Die Zwistigkeiten mit Dänemark waren eine Zeit schwerer Prüfungen für Lübeck, die in seinen Wohlstand vielleicht tiefer eingriffen, als nach den bisherigen Zeugnissen angenommen worden ist. Im Archive der Stockholmfahrer befinden sich zwei bemerkenswerthe Actenstücke, die für die Schädigungen, die Handel und Schifffahrt erfuhren, einen ziffermässigen

---

1) H. Handelmann a. a. O. S. 250.

2) Schäfer, Der Lübeckische Vogt auf Schonen, S. XLV.

3) Brokes a. a. O. Bd. II, S. 423; vgl. 422.

4) Von Bürgermeister Brokes wurde auch der Anschluss Schwedens an das hansisch-niederländische Bündniss betrieben.

5) Brokes a. a. O. Bd. II, S. 423, 424.

Anhalt bieten, andererseits aber auch erkennen lassen, wie sehr es der Kaufmann von Lübeck verstand, selbst in dieser Zeit des commerziellen Niederganges, seinem Handel nach dem Norden immer noch einen reichen Inhalt zu geben. Es sind dies Verlustlisten der Stockholmfahrer, von den vier Frachtherren Hinrik Lueders, Frantz Bernstein, Johann Beckmann, Clages Dopke unterzeichnet. Die eine trägt die Unterschrift: „Diese nachfolgenden Schiffe und Güter sind in diesem Sommer und Herbst von den dänischen Ausliegern genommen und nach Kopenhagen gebracht worden“ und fasst die Beschlagnahmungen für die Zeit von Mai bis zum Dezember 1611 zusammen, während die andere die Verluste eines zweiten Jahres zu enthalten scheint. Schiffe und Güter sind nach ihrem Werthe abgeschätzt und so specificiren die beiden Listen einen Gesammtverlust im Werthe von 784730 Mark [Nr. 31]. Es sind grössere und kleinere Fahrzeuge, Schiffe, die aus den finnischen Scheeren, von Wiborg, von Riga und Reval und aus schwedischen Häfen kamen oder dorthin Bestimmung hatten und die sämmtlich, insgesammt 50, den Dänen in die Hände gefallen waren. Die confiscirten Güter sind vorherrschend Getreide, Salz, Pelzwerk, Leder, Felle, Theer, Thran, Butter, Wachs, Flachs, Stangeneisen, Kupfer, Osemund, Bier, Laken und Kramgut, also durchweg Güter, die Gegenstände des Austausches im Handel mit Livland, Finnland und Schweden waren und die theilweise nach den Abschätzungen der Compagnieen werthvolle Ladungen repräsentirten. Ein Schiff, das aus den finnischen Scheeren kam, wird mit einem Werthe von 72000 Mark angesetzt, ein anderes von 80 Lasten, mit Theer, Butter, Thran und Leder aus Wiborg befrachtet, mit 30300 Mark. Ein drittes gleich grosses mit diversen Gütern von Stockholm beladen, ist mit 28600 Mark, ein viertes von nur 45 Lasten mit Kupfer, Stangeneisen, Osemund und anderen schwedischen Gütern befrachtet, mit 33200 Mark eingeschätzt, der Werth eines fünften nach Riga bestimmten Schiffes mit Ladung auf 150000 Mark berechnet. Wenn allein diese beiden Verzeichnisse der Stockholmfahrer einen Schaden an Schiffen und Gütern im abgeschätzten Gesammtbetrage von 784730 ℔. Lüb. oder 1500000 Mark nach heutiger Währung und von etwa $4^1/_2$ bis 5 Millionen Mark nach heutigem Werthe in nur 2 Jahren ersichtlich machen, so lässt sich hieraus auf den Gesammtumfang der Einbussen schliessen, welche die langjährigen Fehden für den Lübeckischen Handel nach Schweden, nach Dänemark, nach Norwegen und Livland im Gefolge hatten. Bezeichnend fügt auch die eine der erwähnten Acten hinzu: „Es sind auch viele andere Güter in fremden, also nicht Lübeckischen Schiffen weggenommen worden, in holländischen, Stralsunder, Danziger und Rostocker Schiffen, die nicht taxirt werden konnten“.

Ueber die Gefahren und Verluste, welche die Rigafahrer im Handel mit Livland zu erleiden hatten, wird uns in den Acten nichts Specielles

überliefert. In Livland, wo König Gustav Adolf König Carls Aufgabe, die Befreiung des Landes von dem polnischen Jesuitismus und die Vernichtung der polnisch-katholischen Grossmachtsträume erfolgreich fortsetzte, verwüstete der Krieg das ganze Land. Riga lag fast beständig zwischen dem Feuer der polnischen und schwedischen Truppen. Dünamünde musste mehrmalige Belagerungen über sich ergehen lassen. Auch in die nördlichen moscowitischen Landschaften trugen die blutigen Kämpfe ihre Verheerungen; um den Peipussee herum war alles Land ausgesogen und verwüstet. Erst das Jahr 1621 brachte den „menschenleeren Gefilden Livlands" den lange ersehnten Frieden, als Gustav Adolf endlich als Sieger in das protestantische Riga einzog[1]).

Unter König Gustav Adolfs Regierung, die bald einen bedeutenden Einfluss auf die deutschen Verhältnisse gewinnen sollte, erholte sich wieder der Verkehr mit Schweden, da an Stelle der wechselnden Politik König Carls die freundlicheren Beziehungen zu Gustav Adolf traten. Leider mussten ihm zweimal unter „glimpflicher Entschuldigung" des Rathes seine Wünsche um ein Darlehn von 50000 Thaler abgeschlagen werden[2]). Als ein Zeichen seiner Geneigtheit, die er der Stadt trotzdem bewahrte, ist sein Verhalten dem Rathe gegenüber anzusehen, als dieser wegen der weitgehenden Bestimmungen der 1614 erlassenen Zollordnung durch den schwedischen Hofrath Dr. Jacob von Dyck Vorstellungen erhob. Die neue Zollordnung forderte von jeder Schiffslast 1 Reichsthaler und von jeder effectiven Frachtlast 2 Reichsthaler Zoll. Die Lieger des Lübecker Kaufmanns wurden mit 16 Thalern besteuert, wenn sie bis zu 6 Wochen Aufenthalt im Lande nahmen. Wer länger verweilte, hatte ausserdem noch 30 ß. Lüb. zu zahlen. Der Verkehr der Schifffahrt wurde auf 13 Häfen beschränkt. Der Rath bat um Ermässigung dieser harten Verpflichtungen des Kaufmannes, da von ihnen der Lübeckische Handel zu empfindlich betroffen wurde. Der König war im Feldlager von Narwa. Von politischer Arbeit und Feldzugsplänen sehr in Anspruch genommen, beantwortete er dennoch wohlwollend die Vorstellungen des Rathes und sagte eine geneigte Prüfung, eventuell Milderung zu.

Nur die freundlichen Beziehungen, welche Lübeck mit Russland unterhielt, wo Narwa ein von den Nowgorodfahrern gern besuchter Platz war, wurden von Gustav Adolf nicht mit demselben Wohlwollen bemerkt. Denn im Verkehr mit Russland trennten sich die Lübeckischen Interessen von seinem Bestreben, Lübecks Handel und Schifffahrt von Narwa abzulenken und Reval zuzuwenden.

1) Ernst und August Seraphim, Aus der Curländischen Vergangenheit.
2) Brokes Aufzeichnungen, a. a. O. Bd. II S. 436.

IV. Kapitel.

Die Einrichtung der Zulage. Das Defensionswerk im 30jährigen Kriege.

Wenn eine Umschau auf der politischen Schaubühne der Zeit erkennen lässt, dass die Jahre seit dem Recesse keineswegs eine Zeit des Aufschwunges von Handel und Wohlstand der Stadt waren, so wirkt das Bild der opferfreudigen Anstrengungen um so anziehender, in denen sich alle Kreise der Bevölkerung angesichts der hereinbrechenden Kriegsstürme zum Schutze der Stadt vereinigten.

Die Politik der Hansestädte während des 30jährigen Krieges war, zum wesentlichen Unterschiede von allen grossen politischen Vorgängen vorher, volle Neutralität. Lübecks Unternehmungen nach aussen beschränkten sich auf die Vertreibung der Mansfeld'schen Söldnerschaaren aus den Dörfern seines Gebietes, als dieselben plündernd und raubend in Lauenburg einbrachen [1625], sowie auf eine Vorschiebung seiner Söldnertruppe nebst einer Verstärkung der Besatzungen in Mölln und Bergedorf, als sich die geschlagenen dänischen Truppen über die Elbe zurückzogen und von dort her die Stadt bedrohten. Kräftigere Regungen des hansischen Lebens zeigt der 30jährige Krieg im Uebrigen nur, als Kaiser Ferdinand im Bunde mit dem katholischen Spanien in Unterhandlungen mit Lübeck und Danzig wegen der Aufrichtung einer Kaiserlichen Seemacht an der Ostsee eintrat, mit deren Oberbefehl Wallenstein als „General über das oceanische und baltische Meer" betraut werden sollte. Während Spanien als Preis für seine Mitwirkung die Vernichtung des holländischen Handels in der Ostsee durch die Kaiserlichen Schiffe erstrebte, war Ferdinands Absicht, mittelst der zu einer Kaiserlichen Marine vereinigten Flotten der Hansestädte Dänemarks militärisches und politisches Uebergewicht in der Ostsee zurückzudrängen und zugleich eine Vertheidigungsbasis gegen das protestantische Schweden zu gewinnen[1]). Es war der vorletzte Hansetag, auf welchem sich die Sendboten von Hamburg, Bremen, Köln, Magdeburg, Braunschweig, Lüneburg, Rostock, Wismar und Stralsund zur Berathung der Kaiserlichen Anträge in Lübeck im Jahre 1628 vereinigten. Man war auf keiner Seite der deutschen Seestädte Dänemark freundlich gesonnen und Lübeck zumal hätte eine Demüthigung seines Gegners nach den ihm durch seine Willkühr zugefügten harten Schlägen erwünscht sein

1) Reichard, Die maritime Politik der Habsburger im 17. Jahrhundert, S. 70 ff.

können. Doch die kühlen Erwägungen der hansischen Delegirten bestätigten alle Bedenken, die den Kaiserlich deutschen und spanischen Unterhändlern schon durch den Lübecker und Danziger Rath kund gegeben worden waren, indem man sich nicht verhehlte, dass der eignen und des Reiches Wohlfahrt besser durch die Freundschaft der Hansa mit den Niederlanden und Schweden als mit diesem abenteuerlichen Plane gedient sei, dessen Seele Wallenstein war. Der Hansetag verhielt sich dem Kaiserlichen Vorhaben gegenüber ablehnend und liess dem Kaiser erklären, dass sich die vereinigten Städte „den Potentaten, so auf dem Meere mächtig seien und deren Pässe sie gebrauchen müssten, sich nicht widersetzen oder selbige sich zu Feinden machen könnten“[1]). Es lag darin die letzte That einer gesammthansischen Politik. Der Widerstand Stralsunds[2]), bei dessen Belagerung der Kaiserliche Feldherr umsonst 1200 Menschen opferte, wurde das letzte historische Auflodern des alten freien hanseatischen Bürgergeistes. Zwei Jahre darauf erfolgte die Auflösung des Bundes, von dem nur noch ein engeres Bündniss zwischen den drei Städten Lübeck, Hamburg und Bremen übrig blieb.

Dem Frieden zu Lübeck [1629], in welchem Christian von jeder ferneren Einmischung in die deutschen Verhältnisse zurücktrat, folgte das Restitutionsedict mit der Zerstörung Magdeburgs [1631]. Sodann trat Gustav Adolf auf den Kriegsschauplatz, von dessen Heeresfolge sich Lübeck, um nicht gegen den Kaiser in ein Waffenbündniss zu treten, gegen eine sechsmalige monatliche Zahlung von 6000 Thalern [1632] und eine weitere von 36000 Thalern in den Jahren 1634 und 1635 loskaufte. An den schwedischen Kriegskosten betheiligte der Frieden zu Osnabrück die Stadt Lübeck schliesslich mit 42720 Thalern, zu deren Aufbringung alle Bürger den fünffachen Schoss bezahlen mussten[3]).

Die Frage der Aufrichtung des Vertheidigungswerkes, an dessen schnelle und energische Ausführung der Mansfeld'sche Truppeneinfall in Lauenburg ernstlich mahnte, war für die Stadt, da sich Lübeck ausschliesslich auf die eigne Kraft angewiesen sah, eine Frage der Staatspolitik und Finanzkunst zugleich. Aber grade in dieser Richtung erschloss sich für die Bürgerschaft ein Feld opferwilliger und schöpferischer Thätigkeit.

Den plötzlich auftretenden Ansprüchen der Zeit kam eine Finanzreform zu statten, die von dem Rathe schon einige Jahre vorher erfolgreich durchgeführt worden war.

---

1) Theatr. Europ. I, S. 1053, bei Droysen S. 328. Hoffmann Bd. II, S. 90.

2) H. Mack, Die Hansa und die Belagerung Stralsunds im Jahre 1628, Hans. Geschichtsbl. 1892.

3) Wehrmann, Das Schuldenwesen der Stadt Lübeck nach Errichtung der Stadtkasse, Hans. Geschichtsbl. 1888, S. 67. Hoffmann Bd. II, S. 95.

Bis zum Jahre 1609 waren die Quellen der Staatseinkünfte die folgenden directen und indirecten Steuern[1]) gewesen.

Indirecte Steuern waren:

1. der Zoll, welcher auf alle see- und landwärts verkehrenden Waaren gelegt war,
2. die Accise,
3. eine Abgabe (Matte) von den Mühlen, welche im Besitz der Stadt waren und an Private verpachtet wurden[2]),
4. der Zehntpfennig, ein Abzug von Testamenten etc.

Directe Steuern waren:

1. der Schoss, eine Vermögensstener, der nach dem Besitz verschieden und zeitlich wechselnd mit 2—5 per Mille umgelegt wurde,
2. ein Vorschoss, der als gleiche Abgabe, in der Regel 4 Schillinge, von allen Bürgern gleichmässig erhoben wurde.

Den früheren Ansprüchen hatten diese Staatseinnahmen genügt. Aber die veränderte gedrückte politische und wirthschaftliche Lage mit ihren Folgeerscheinungen eines verringerten Handelsverkehrs und verminderten Steuerertrages hatte die Erschliessung neuer Staatseinkünfte unabweisbar gemacht. Die angehäufte Schuldenlast erforderte die Ablösung der dringendsten Forderungen. Vor Allem aber war eine Aufgabe an die Stadt herangetreten, deren Bewältigung im Interesse der Erhaltung der Grundlagen der städtischen Nahrung nicht länger aufschiebbar erschien: eine nachdrückliche Bekämpfung der Traven-Verschlammung, die ein ernstliches Hinderniss für die Schifffahrt zu werden drohte. Die Bürgerschaft hatte in dieser Angelegenheit am 3. Dezember 1608 dem Rathe eine Vorstellung übergeben, worin sie sagte, dass das Fahrwasser zwischen der Herrenfähre und Heringswiek bereits so seicht geworden sei, dass es kaum noch ledige Schiffe und beladene Prahme bei Niedrigwasser passiren könnten[3]). Der Rath liess eine Besichtigung der Trave vornehmen und trat über die Mittel zur Abhülfe am 22. December mit

1) Wehrmann, Die obrigkeitliche Stellung des Rathes in Lübeck, Hans. Geschichtsbl. 1884, S. 55 ff.

2) Die Mühlen waren seit dem 16. Jahrh. auf dem Mühlendamme die Malzmühle mit 2 Mahlgängen, die neue Mühle oder Grützmühle mit 1 Mahlgange, die Brock- oder Burgmühle mit 2 Mahlgängen und 1 Scharffe und die Endmühle [Utermöhl], welche 1774 mit jener zu einem Mühlengebäude zusammengezogen wurde, die Fluthmühle mit 4 Mahlgängen und die von den Bäckern allein gebrauchte Verderb-Mühle [Verdarf], ein Anhängsel der Fluthmühle mit 3 Mahlgängen, zum alleinigen Gebrauche der Freibäcker, der Branntweinbrenner und für Bürgerkorn. Dittmer, Die Lübeckischen Wassermühlen im 13. Jahrh. und die bei ihnen verordnete Matte, Lübeck 1857.

3) Heinr. Brokes Aufzeichnungen in der „Zeitschrift für Lüb. Geschichte und Alterthumskunde", Bd. I, S. 324—327.

der Bürgerschaft in Verhandlungen ein. Die Verhandlungen wurden auf der oberen Hörkammer im Rathhause geführt, wozu der Rath 5 seiner Mitglieder, darunter den jüngsten Bürgermeister, abgeordnet hatte, während die Aeltesten der Kaufmanns- und Handwerkscompagnieen die Ansichten und Interessen der Bürgerschaft vertraten. Nach den Aufzeichnungen des Bürgermeisters Brokes, der selbst ein Verordneter des Rathes war und letzterem über den Gang der Verhandlungen zu berichten hatte, willigten am 17. Januar 1609 drei vornehme Compagnieen, die Junker, Kaufleute und Wandschneider, sehr schnell in die Vorschläge des Rathes zur Belegung der Schiffe mit einer Abgabe für die vorzunehmenden Arbeiten im Bretling, sowie zur Erhöhung des Zolls, des Waage- und Mahlgeldes ein, während die anderen Compagnieen mit Ausnahme der Brauer und der vier grossen Aemter, die von einer Vermehrung der Waage- und Mühlenabgaben überhaupt nichts wissen wollten, zwar den Vorschlägen an und für sich nicht abgeneigt waren, aber doch mit allerlei Bedingungen oder Abänderungsvorschlägen [„Difficultäten"] hervortraten. Dies galt namentlich von den Schonenfahrern, die den grössten Theil des gemeinen Kaufmanns bildeten, von den Riga- und Stockholmfahrern.

Der Rath hatte nämlich der Bürgerschaft am 5. Januar eine Denkschrift, betitelt *„Erklerung, Gutachten und Begern wegen Verbeſserung des Bredtlings und Travenstroms"*, vorgelegt [Nr. 20] und seine Meinung dahin kund gegeben, dass, sofern der Trave, „diesem edelsten Kleinode unserer Stadt", nicht bei Zeiten geholfen werde, die ernstesten Gefahren für die Schifffahrt und Wohlfahrt der Stadt entstehen würden. Er empfahl deshalb, mit der Abhülfe nicht länger zu säumen, und schlug der Bürgerschaft zur Aufbringung der Mittel vor, dass aus Billigkeitsgründen, weil an der Wohlfahrt des Handels die gesammte Bürgerschaft betheiligt sei, der Handelsstand nicht allein belastet, sondern auch die Aemter und die Bürger insgesammt, „gross und klein", mit herangezogen werden sollten. Die Denkschrift verlangte, dass zur Verbesserung und Erhaltung des Tiefs, dem Beispiele von Hamburg, Danzig und anderen Seestädten entsprechend, von allen seewärts aus- und eingehenden Gütern eine Abgabe als Zulage zum Zoll erhoben werde[1]), und brachte ausserdem eine Erhöhung des Waage-Geldes für fremde und für einheimische Güter, sowie auch eine Vergrösserung der Matte in Vorschlag. Damit die Steuerlast nicht allein auf die Einwohner, sondern auf alle diejenigen entfalle, „die dieser Stadt Mühlen, Brot und Bier geniessen wollen", sollte das Mahlgeld von jedem Scheffel weichen oder harten Korns, wie dies fast überall gebräuchlich sei „um besserer

1) „In Hamburg", heisst es, „gebe man zu diesem Zwecke 4 Schillinge von 100 Mark aus und ein, und in Danzig würden von jeder Last, so ausgeht, vom Schiff und Gut zusammen 3 Schillinge erhoben werden".

Richtigkeit willen" mit 1 Schilling baaren Geldes erhoben werden. Nach Dittmer scheint es[1]), dass die Matte von jeher in natura von dem zur Mühle gelieferten Korn und zwar unverändert mit $^1/_{16}$ vom Scheffel entnommen wurde und dass erst aus Anlass dieser Verhandlungen, nachdem wiederholte Versuche des Rathes, ein höheres Mühlenmass bezw eine höhere Matte einzuführen, bisher an dem hartnäckigen Widerstande der Bürgerschaft gescheitert waren, die Naturalmatte in eine feste Geldabgabe verwandelt wurde. Mit der Erhöhung des Wagegeldes und der Matte wollte der Rath zugleich den Ansprüchen einer öconomischen Verwaltung der Mühlen gerecht werden, denn das Wagegeld und die Matte habe, wie er in seiner Denkschrift darlegte, bisher wenig eingebracht und kaum die Bau- und Verwaltungskosten gedeckt, so dass man bei den Mühlen, deren Betrieb zu dieser Zeit bis auf 4650 Last angewachsen war[2]), alljährlich „etliche tausend Mark hinzusetzen müsste". Der Preis der Materialien, Holz, Mahlsteine und des Eisenwerkes sei seit der Anordnung des jetzigen Mühlengeldes von Jahr zu Jahr gestiegen, das Geld aber im Werthe gesunken [Nr. 20][3]).

Am 26. Januar waren, wie Brokes weiter berichtet, die Raths-Commissarien mit den Deputirten der Bürgerschaft wegen der Zulage einig geworden. Die Schonen-, Bergen- und Spanienfahrer hatten aber die Bemessung der Zulage bei den Waaren am Zoll nach „Stücken klein oder grodt" gewünscht. Hiergegen erhoben die Nowgorodfahrer in einer dem Rathe unter dem 4. October übergebenen Schrift Einspruch, indem sie sich beschwerten, dass sie mitsammt den Rigafahrern, den Krämern und den vier grossen Aemtern von der dem Rathe unter dem 28. Januar übergebenen Erklärung der Schonen-, Bergen- und Spanienfahrer nichts erfahren hätten [Nr. 22]. Sie wünschten nicht nur, dass der Rath an der in seiner Erklärung vom 4. Januar vorgeschlagenen Art der Erhebung der Abgabe für den Bretling nach Lasten vom Schiffe und Gute festhalten, einer Erhebung nach Stücken gross und klein hingegen seine Zustimmung versagen solle, sondern auch, dass hierbei eine gleichmässige Vertheilung des Vertiefungsgeldes auf Kaufmann und Schiffer erfolgen solle. So viel wie der Schiffer von seinem Schiffe nach Lasten gäbe, solle auch der

1) Dittmer, Die Lüb. Wassermühlen im 13. Jahrhundert und die bei ihnen verordnete Matte, Lübeck 1857.

2) Das. S. 20.

3) Im Jahre 1620 trat unter Zustimmung der Bürgerschaft eine weitere Belastung für alles zur Mühle kommende Getreide ein, indem eine Zulagsabgabe von 12 Mark für die Last Weizen und von 6 Mark für die Last Roggen verordnet wurde, so dass das Mahlgeld für die Last Weizen auf 16 Mark 8 Schilling und für die Last Roggen auf 10 Mark 8 Schilling stieg. [Siehe S. 139 u. 141 und Dittmer a. a. O. S. 25.]

Kaufmann von den sämmtlichen Gütern nach Lasten geben und zwar habe der Schiffer das Vertiefungsgeld vom Schiffe und Gute wieder einzubringen.

Aus dieser Eingabe der Nowgorodfahrer ist zunächst noch kurz zu erwähnen, was sich auf die übrigen Vorschläge des Rathes bezieht. Wegen der Waage bemerkten die Nowgorodfahrer, dass sie damit einverstanden seien, wenn die Gebühr für alle Waaren um ein Billiges, aber nicht zuviel erhöht werde, weil etliche Waaren schon bisher hoch genug belegt seien. Diejenigen Waaren, welche zwei-, dreimal, ja viermal zur Waage kämen, sollten überhaupt keine, wie Wolle und Federn, zahlen. Bezüglich der Erhöhung des Zolles für Güter, die land- und seewärts verkehren, stimmten sie den Vorschlägen des Rathes und der bisherigen Vereinbarung mit der Bürgerschaft zu, sofern alle die Güter von jedem Zoll befreit blieben, „die dies von altersher gewesen wären". Der Erhöhung des Mahlgeldes und der Abschaffung des auf allen Mühlen üblich gewordenen Trinkgeldes von 1 Pfennig für den Scheffel waren sie abgeneigt. Zum Schlusse ihres Schreibens aber hob die Compagnie hervor, dass sich der Nowgoroder Kaufmann die Hand darauf gegeben habe, sich in den vorstehenden und etwa noch folgenden anderen Punkten mit den Deputirten eines E. Rathes „nicht wieder einzulassen", bevor nicht vom Rathe ein Revers in des Kaufmanns Lade hinterlegt worden sei, auf Grund dessen er verspreche, dass erstens die bürgerlichen Freiheiten der Stadt im Innern und ausser Landes, sowie die Kaufmanns-Ordnung nach altem Herkommen und Gebrauch in Acht genommen bezw. wieder hergestellt und auch die Beschwerungen der Stadt durch die benachbarten Herren und Fürsten abgeschafft würden; zweitens, dass eine gangbare Münze geprägt werde oder dass der Rath seine Reichsthaler und Realen zu einem dem Bürgergelde gleichstehenden Course annehme[1]); drittens, dass der Rath die Kosten für Gesandtschaften, gleichviel an welche Herren oder Potentaten sie gerichtet seien, nicht aus besonderen Auflagen, sondern, wie dies früher gebräuchlich gewesen, aus dem gemeinen Gute decken werde, und dass viertens alle Beschlüsse, welche in diesen vier Punkten von Rath und Bürgerschaft gefasst würden, nur für die Bürger der Stadt und nicht zugleich für Fremde Gültigkeit erlangen sollten. Die Fremden mit Abgaben zu belegen, bleibe dem Rathe allein überlassen, habe aber so zu geschehen, dass darunter die Bürger nicht zu leiden hätten; sollten

1) Hinsichtlich dieser Forderung ist Folgendes von Interesse. Im November desselben Jahres wurde ein Kreistag in Gardelegen abgehalten wegen dreier Punkte, darunter wegen der „bösen und häufigen kleinen Münz, dadurch der Reichsthaler in Einem Jahre von 33 bis auf 37 Schilling Lübisch gestiegen". Hierbei wurde beschlossen, dass der Reichsthaler auf 37 Schillinge Lübisch gesetzt werde. [Aufzeichnungen von Brokes, der auf diesem Kreistage ein Vertreter Lübecks war. Zeitschrift des Vereins f. Lüb. Gesch. u. Alterthumskunde, Bd. I, S. 333 u. 334.]

jedoch infolge dessen Bürger der Stadt oder ihre Diener von anderen Herren oder Potentaten mehr als dies von altersher gebräuchlich gewesen sei, beschweret und belegt werden, so habe der Rath das Erforderliche zu thun, um die fremden Herren und Potentaten zur Zurücknahme ihrer Massnahmen zu veranlassen.

Einige Wochen später, am 2. November, sahen sich die Nowgorodfahrer und Rigafahrer veranlasst, noch einmal gemeinsam die vorstehend bezeichneten Forderungen dem Rathe gegenüber zu wiederholen und ihrer Verwunderung darüber Ausdruck zu geben, dass sich die Schonenfahrer, Bergen- und Spanienfahrer eine eigne Resolution und Erklärung angemasst und im Namen der sämmtlichen Brüder und der Bürgerschaft dem Rathe übergeben hätten, obwohl die Krämer und mehrere andere Compagnieen nicht darin eingewilligt hätten. In dieser erneuten Eingabe wurde noch einmal die Nothwendigkeit einer gleichmässigen Vertheilung der Abgabe für den Bretling auf Schiff und Ladung betont, *„damit nicht die Last allein auff den Kauffmann komme, da ehr doch sonsten an der Trave mit der Zulage ohnedaſs schwer genuch belegt“*. Es sei billig, *„daſs die Schiffe sowoll alſs die Kaufmannswaaren, biſs daſs Werk vollendet, die Last und Unkosten mit ertragen helfe, uff welchen Fahll wir diese Zulage uff zehn Jahr bewilligen“*.

Am 9. November fanden die Berathungen endlich ihren Abschluss, obwohl die Brauer an ihren Bedenken gegen die Erhöhung des Mahlgeldes festhielten und die vier grossen Aemter schliesslich von dem Recesse ausgeschlossen blieben, weil sie, aller Verhandlungen und Bescheidungen ad partem ungeachtet, von ihrer „Widerspenstigkeit“ nicht abzubringen waren. Das Mahlgeld wurde mit Beseitigung aller auf den Mühlen üblichen Trinkgelder wie folgt festgestellt[1]):

3/4 Schilling vom Scheffel	Roggen oder Weizen,	von der Last	. .	4 ℔	8 ß
1/2 „ „ „	Bergenfahrerkorn,	„ „ „	. .	3 „	— „
1/2 „ „ „	Bürgermalz, Gerste, Hafer,	„ „ „	. .	3 „	— „
1/4 „ „ „	Brauermalz,	„ „ „	. .	1 „	8 „
oder für ein	Rothbrauzeichen von	72 Scheffeln	. .	1 „	2 „
„ „ „	Weissbrauzeichen „	80 „	. .	1 „	4 „

Den obigen Anträgen der Riga- und Nowgorodfahrer-Compagnie scheint der Rath nicht stattgegeben zu haben, sondern die Zulage mit 1/2 pCt. vom Werthe der hierfür ausgewählten Güter eingeführt zu haben. Auch die zehnjährige Bewilligung der Zulage hatte er nicht für ausreichend gehalten, ihre Dauer wurde vielmehr auf 20 Jahre ausgedehnt, da, wie der Rath schon in seiner ersten Erklärung hervorgehoben hatte, für die Traven-Arbeiten eine Ausgabe von etlichen Tausenden das Jahr von nöthen, diese Arbeiten auch auf eine längere Zeit hinaus alljährlich durchzuführen waren.

1) Dittmer a. a. O. S. 25

Aber in einem anderen sehr wichtigen Punkte war der Rath den Wünschen unserer Compagnie entgegengekommen. Die Nowgorod- und Rigafahrer hatten nämlich gewünscht [Nr. 23], dass die Verwaltung des „Düpegelt" von der Zollkasse getrennt gehalten und dass der Vorstand der Zulage-Kasse nicht aus Mitgliedern des Rathes allein gebildet werde, sondern dass neben den Rathsmitgliedern auch „Verordnete Bürger auffgenommen", und dass ferner jeder Zunft, welche „diess Werk mit angehet, richtige Rechnung davon übergeben werde". Mit anderen Worten: sie wollten in Uebereinstimmung mit den Nowgorodfahrern die Zulage nicht der Kämmerei allein überlassen, sondern in ihr ein weiteres Gebiet für die bürgerliche Verwaltung gewinnen. In diesem Punkte trug der Rath den Wünschen der beiden Compagnieen Rechnung, indem er zur Verwaltung der Zulage Verordnete aus allen Collegien berief. Allerdings mag es ihm nicht leicht geworden sein, dieser Forderung der Rigafahrer- und Nowgorodfahrer-Compagnie zuzustimmen. Denn als Bürgermeister Brokes 1613 mit den Collegien und Brüderschaften wegen der Mittel zu den Rüstungen für das niederländische Bündniss verhandelte und die Collegien hierbei auch die Mitwirkung bürgerlicher Deputirten bei dem Schosse forderten, äusserte sich Brokes dahin, dass „solches dem Rathe etwas fremd vorkomme und beschwerlich zu hören sei und die Bürger des auch kein Fug und Ursach hätten"[1]).

So hatte also im Jahre 1609 das Steuer- und Finanzwesen der Stadt, nachdem die Accise schon im Jahre 1605 eine Erhöhung erfahren hatte, in der Zulage als einer selbständigen Steuerbehörde, die unter Mitverantwortlichkeit der Collegien-Vertreter neben der Kämmerei bestand, eine neue und wesentlich erweiterte Grundlage gewonnen.

Der Nutzen, der sich hieraus jetzt in der Zeit der Noth zur Bewältigung der neuen Aufgaben ergab, machte sich in doppelter Beziehung bemerkbar. Die Zulage hatte nur für eine Höchstdauer von 20 Jahren Giltigkeit haben sollen, und der Rath hatte auch einen Revers ausstellen müssen, dass die Abgaben an der Zulage nicht über diese Zeit hinaus erhoben werden sollten. Die Ereignisse verlangten jetzt jedoch die Aufhebung dieser Verpflichtung, indem man die Einnahmen aus der Zulage als willkommene Mittel für die Vertheidigungszwecke verwenden musste. In anderer Beziehung wies die Zulage als Behörde nach den Concessionen, die mit ihrer Organisation der Bürgerschaft gemacht waren, dem Rathe einen sicheren Weg, auf dem er auch jetzt bei den neuen Fragen der Verwaltung zu einem guten Einvernehmen mit der Bürgerschaft gelangen konnte.

Zu den Verhandlungen mit den Compagnieen und Zünften wegen Aufrichtung des Vertheidigungswerkes gab, wie erwähnt, der Einfall der Mansfeld'schen Söldner in Lauenburg die unmittelbare Veranlassung. Im

1) Brokes' Aufzeichnungen a. a. O. Bd. II, S. 261.

Dezember 1625 besetzten die flüchtenden und plündernden Kriegsschaaren die Lübeckischen Dörfer in Lauenburg und schon am 7. Januar 1626 beschied der Rath die Bürgerschaft in das Rathhaus, um mit ihr durch den Bürgermeister Alexander Lüneburg und mehrere beisitzende Rathsherren über nunmehrige schleunige Massregeln zur Sicherstellung der Stadt, sowie über die Aufbringung der Mittel zu berathen.

Es wurden auf Wunsch des Rathes von den anwesenden Compagnieen und Aemtern 24 Personen vorgeschlagen, aus deren Mitte 12 Personen gewählt wurden, mit denen sich der Rath zur Aufrichtung des Vertheidigungswerkes vereinigte. Die gemeinsamen Vorschläge sollten die Compagnieen und Aemter prüfen und begutachten. Alles geschah schnell, doch auf Grund eingehender Berathungen.

Den neuen Ansprüchen kam es sehr zu statten, dass schon die Feindseligkeiten Dänemarks, Christians vereitelter Anschlag vom Jahre 1614, den Theerhof mit den Schiffen im Hafen, in der Herrenwiek und in Travemünde in Brand zu stecken[1]), zu einer Verstärkung der Stadt-Befestigung Veranlassung gegeben hatte, wozu eine besondere Abgabe, die von jedem einzelnen Hause unter dem Namen „Grabengeld“ erhoben wurde, angeordnet worden war[2]). Einen neuen Stadtwall nach der „neuen rechten Fortificationsart“, vom Holstenthor bis zum Burgthore reichend, hatte bereits im Jahre 1595 der italienische Baumeister Pasquillini hergestellt Auch der holländische Baumeister Johann von Ryswick war 1604 an den Festungswerken beschäftigt gewesen[3]). Ferner hatte der Recess von 1605 ständige Kriegsübungen der Bürger eingeführt. Endlich hatte der Rath im Jahre 1611 eine neue Bürger-Bewaffnung angeordnet: Während bis dahin nur die Handwerksämter nach den vier Quartieren des Stadt zur Bereitstellung von Mannschaften [26 Compagnieen] verpflichtet waren, sollten nunmehr auch Bootsleute, Träger und Tagelöhner, wenn sie bleibende Einwohner waren, auf sechs Jahre Dauer zum Kriegs- und Wachtdienst herangezogen werden[4]). Indessen die Sicherstellung der Stadt gebot grössere und weiterreichende Massnahmen. Es war vor allem das Blockhaus in Travemünde, welches eine Sturmfluth zerstört hatte, neu und stärker aufzuführen. Auch die Wälle waren neu und stärker zu befestigen. Söldner waren anzuwerben und Kriegsmaterialien anzuschaffen. Für alle diese Zwecke wurden jetzt grössere Geldmittel erforderlich, da die laufenden Einnahmen, die hauptsächlich Handel und Schifffahrt herzu-

1) Heinrich Brokes a. a. O. Bd. II, S. 285.

2) Wehrmann, Das Schuldenwesen der Stadt Lübeck. Hans. Geschichtsbl. 1888, S. 66.

3) M. Hoffmann, Geschichte der Freien und Hansestadt Lübeck, II, S. 74.

4) M. Hoffmann a. a. O. II, S. 85—86. — Ferner Wehrmann, Kleine Mittheilungen in der Zeitschrift f. Lüb. Geschichte u. Alterthumskunde, Bd. III, S. 603.

geben hatten, bei den unruhigen Zeiten merklich nachgelassen hatten: die Nothwendigkeit entstand, eine eigene Defensionskasse zu schaffen. Wie weit ein Antrag der Schonenfahrer im Jahre 1621 Verwirklichung fand, dass die vom Rathe für den Aufbau einer neuen „Festung vor dem Thore" [vermuthlich vor dem Burgthor] veranschlagten 100000 Mark durch eine Umlage auf alle Hausbesitzer beschafft werden sollten, ist aus den Acten unserer Compagnie nicht ersichtlich.

Die Vorschläge des Rathes gingen, weil nunmehr zu der Zulage noch eine neue bürgerliche Verwaltungs-Behörde[1]) hinzutreten sollte, dahin, dass zunächst ein Bürgergeld von fünf Reichsthalern und von jedem Hause eine Abgabe von 26 Mark erhoben werde. Als bleibende Einnahmen schlug der Rath mit seinen Deputirten einen Zoll auf alle Waaren vor, die aus der See einkamen; ferner sollte vom Branntwein, von den französischen und spanischen Weinen, sowie vom Meth und Weissbrod eine Steuer erhoben worden, gleichviel auf welchem Wege diese verschiedenen Producte in die Stadt gelangen würden [Nr. 37].

Diese Vorschläge, betitelt „*Ungefer Fürschlege, umme alsbald Geldt zu bekommen*" fanden im Allgemeinen die Zustimmung der Bürgerschaft. Aber die Berathungen führten in den Compagnieen noch zu einer wesentlichen Erweiterung und inneren Abgrenzung des Programmes. Die Rigafahrer und Nowgorodfahrer gingen auch in diesen Dingen gemeinsam vor; sie machten gemeinsam ihre Gegenvorschläge und wir sehen, dass ihre Beschlüsse in den meisten Punkten Anklang fanden, sowie dass nach ihren Anträgen auch die Beschlüsse der Mehrheit der Commissarien und des Rathes ausfielen. In ihrer Antwort auf die „*Ungefehr Fürschlege*" vom 13. Januar 1626 schlossen sie sich der Erhebung eines Bürgergeldes von 5 Thalern an, verlangten aber, dass auch alle Handlung treibenden Gesellen, je nach ihrem Können uud Vermögen, dazu herangezogen werden sollten. Ebenso stimmten sie der Erhebung einer Abgabe von 26 Mark von jedem Hause zu; doch baten sie, dass dieses Geld, welches bisher als „Grabengeld" erhoben wurde, damit nicht die Armuth allzusehr beschwert werde, sorgfältiger nach dem wirklichen Besitze bemessen werden solle [Nr. 37]. In der Erhöhung des Zolles auf die seewärts einkommenden Waren sahen sie eine gerechte Besteuerung des Kaufmanns;

---

1) Nach Hoffmann a. a. O. Bd. II, S. 89 wurde die Verwaltung der Defensionskasse mit der Zulnge verbunden. Nach Wehrmann, Hans. Geschichtsbl. 1890, S. 66 hörte die Verbindung mit der Zulagskasse bald auf. Nach Nr. 37 des Actenanhanges und mannigfach anderen zerstreuten Notizen der Acten des Compagnie-Archives lag die Verwaltung der Defensionskasse in den Händen einer für die Rechnungslegung jedenfalls selbständigen Behörde, die aus Commissaren des Rathes und 12 durch letzteren aus dem Vorschlage von 24 Mitgliedern der Compagnieen und Zünfte erwählte bürgerliche Deputirte bestand.

nur wünschten die Rigafahrer in einer Sondereingabe vom 3. Mai, dass die Leinsaat von dem Zoll befreit bleibe, da diese Waare ohnehin schon sehr beschwert wäre [Nr. 38]. Im Uebrigen aber wollten sie, dass Niemand privilegirt werde und gleiches Recht für Alle gelte. In jedem Jahre sollten die Deputirten die Umlage in dieser Beziehung erneut prüfen und gewissenhaft nach Recht und Billigkeit verfahren. Sodann brachten die Riga- und Nowgorodfahrer den weiteren Antrag ein, dass ingleichen wie der gemeine Kaufmann auch die Handwerker und die Besitzer der umliegenden Landgüter, die ihren reichen Besitz von den Eltern ererbt hätten, zu den Kosten herangezogen werden sollten, nicht minder die Rentner und Vicare, überhaupt alle Geistlichen, da diese ebenso in den Ringmauern sässen und den Schutz der Stadt genössen" [Nr. 38]. Hauptsächlich mit dem Antrage auf Heranziehung der Landgüter entsprachen die Rigafahrer den Wünschen der gesammten Bürgerschaft. Man sah mit Recht in der anscheinend beabsichtigten Privilegirung der Patrizier einen wenig ansprechenden socialaristokratischen Zug des Rathes, den man bekämpfen wollte. In einer weiteren Eingabe vom 8. December regte die Compagnie eine genaue Taxirung aller Landgüter und der Häuser an, indem sie als Abgabe 2 Mark von jedem 1000 Mark Werthe nebst 8 ß Vorschoss vorschlug [Nr. 41]. Auch das übrige feste Vermögen sollte nicht frei ausgehen; Schiffsparte, Baarschaften, auch die im Handel angelegten stillen Capitalien sollten nach ihren Theilen ausnahmslos zu den Opfern beitragen und zwar sollten die Bürger der Stadt und Fremde ganz gleich behandelt werden. Dass der Rath dann wirklich bemüht war, die Lasten möglichst gleichmässig auf alle Schultern zu vertheilen, erhellt daraus, dass er einerseits den Landbesitz der Defensionskasse nicht entzog, andererseits aber auch das Mühlenkorn und zwar den Scheffel Roggen mit 1 ß und den Scheffel Weizen mit 2 ß belegte, um mittelst dieser Massregel auch die unteren Schichten der Bevölkerung nicht ganz frei ausgehen zu lassen.

Nach den bisherigen Massnahmen verfügte somit die Defensionskasse über die folgenden Einnahmen: über das einmalige Bürgergeld und das Grabengeld, über die Abgaben vom Wein, wie es scheint mit 18 ℔. von der Pipe, vom Branntwein mit 4 ß, vom Tabak mit 24 ß per Pfund, und über die Mehlsteuer [Nr. 40]. Hatten hiernach auch nicht alle Anträge der Rigafahrer die Zustimmung des Rathes gefunden, so war man ihren Vorschlägen doch immerhin weitgehend gefolgt.

Unsere in der Aufdeckung neuer Steuern sehr thätige Compagnie hielt aber auch mit weiteren Vorschlägen nicht zurück. Auch die vermögenden Gewandschneider und Aemter, empfahl sie, sollten ihr richtiges Theil zu dem Werke beitragen, damit den „Anderen nicht allein das Joch auf dem Halse liege", zumal viele von ihnen Geld genug hätten, um es

zum Kruge zu bringen. Am 14. August 1628 erfüllte der Rath auch diese ihrer Forderungen, indem er in Ansehung dessen, dass die Abgaben an der Defensionskasse noch immer nicht genügend eingingen, die Besteuerung der Gewandschneider und Krämer anordnete, sodass von allen Kaufmannswaaren, die zu Lande auf der Achse, auf der Stecknitz und auf der Strasse von Oldesloe ein- und ausgeführt wurden, hauptsächlich Laken, Leinwand, Salz und Kramgut aller Art, nunmehr ebenfalls eine besondere Gebühr erhoben wurde.

Indessen trotz einer so umfassenden Anspannung der Kräfte verbrauchten sich doch schnell die Mittel, ehe die neuen Stadtbefestigungen fertig, Munition beschafft und die erforderlichen Söldnertruppen vollzählig angeworben waren. Kaum 18 Monate nach der Begründung der Defensionskasse wiesen die Rigafahrer auf die Gefahren hin, welche der Stadt durch König Christian drohten und beantragten eine Verdoppelung der Accise zu dem Zwecke, dass einige Schiffe „zur Defension des Portus zu Travemünde ausgerüstet und dahin gelecht werden könnten". Der Wichtigkeit und Nothwendigkeit dieses weiteren Schutzes der Stadt von der Seeseite her konnten sich die Raths- und Bürgerschafts-Deputirten nicht verschliessen und deshalb wurde mittelst Rathsdecretes vom 10. October 1627 bestimmt, dass alle Biere, die in Lübeck ein- und ausgingen, ebenso Mehl, Branntwein, Essig und Malz, welches ein Jeder im Hause zum Brauen gebrauche, einer „doppelten Accise und Zulage" unterworfen werde, und zwar konnten die Abgaben wie bisher im Rathhause und auch an der neuen Zulage-Bude an der Trave erlegt werden. Wahrscheinlich geschah das letztere nur zu dem Zwecke, um es den Schiffern bequem zu machen. Später, als das hölzerne Haus an der Trave baufällig wurde, wurde die Zulage mit dem Zoll im Rathhause vereinigt[1]).

Die Commissare hatten aber fleissig an ihrer Aufgabe gearbeitet und so hatte die Befestigung der Stadt schnell Fortschritte gemacht.

In Travemünde war ein steinernes Blockhaus [Citadelle] zum Schutze der Hafeneinfahrt neu gebaut worden. Das Städtchen selbst hatte Verschanzungen mit Wall und Graben erhalten. Die Wälle der Stadt waren mit neuen Bastionen verstärkt worden, Kanonen waren gegossen, die Munitionsvorräthe vermehrt und zur Bedienung des Geschützes waren

1) Mittheilung des Herrn Staatsarchivars a. D. Dr. Wehrmann. — Nach einer Notiz in den „Mittheilungen d. V.'s f. Lüb. Gesch. u. Alterthumskunde", 4. Heft, Nr. 8 u. 9, war die Niedere Waage unterhalb der Alfstrasse [an der Trave] seit der ältesten Zeit. Oben im Gebäude der Waage wohnten die Zulageschreiber. An die Waage grenzte ein kleines, 1614 abgebrochenes, „Pfundzoll" genanntes Gebäude, in dem die für die Unterhaltung des Bretlings bestimmte Zulage erhoben wurde und an dieses die mit einer Dienstwohnung versehene Spanische und Russische Zulage [Spanische Collecte und Zoll für Nowgorod].

Constabler in Sold genommen. Den Anträgen des Rathes gegenüber, dass die Söldner vermehrt, Reiter beschafft und Truppen für Mölln angeworben würden, hatten sich allerdings die Compagnieen anfänglich ablehnend verhalten. Die Riga- und Nowgorodfahrer hatten eingewendet, dass es Jedem überlassen bleiben solle, „sich aus gutem Willen zwei bis drei Soldaten zu halten" [Nr. 37], damit die Last für die Bürger nicht allzu gross werde und das im Pfandbesitze der Stadt befindliche Mölln, welches die Mansfeld'schen Truppen zuerst besetzt hatten und welches sich hülfesuchend an den Rath gewandt hatte, „solle sich nur selber seine Soldaten beschaffen". Schliesslich aber unterstützten die Rigafahrer dennoch die Rathsanträge, indem sie vorschlugen, dass die Verordneten eines jeden Quartiers mit Zuthun der Capitaine die Compagnieen „examiniren" und ihnen entweder Soldaten oder Geld auferlegen möchten. Zur technischen Leitung des Vertheidigungswesens wurden besondere „Kriegscommissarien" eingesetzt[1]). Ausserdem wurde später noch für die Wallarbeiten ein Kriegsingenieur Iacob Seierle aus Nürnberg zum Artilleriemeister berufen.

Unter einem dergestaltigen Schutze der wohlversehenen Wälle und Bastionen durchlebte die Stadt, ohne ernstlich gefährdet zu werden, die unruhigen Zeiten des 30jährigen Krieges, wenn auch die Kräfte und die Opferwilligkeit der Bürgerschaft bei den Stockungen im Handel auf See und zu Lande auf's Aeusserste angespannt wurden. Noch im August 1628 musste der Rath in einem Revers, der der Kämmerei, der Kaufleute-Compagnie und den Schonenfahrern zur Aufbewahrung übergeben wurde, der Bürgerschaft erklären: „*Weil die ordinarii Intraden bei jetzigen laufften*" für die zur Erhaltung der Stadt hochnothwendigen Ausgaben auch nach der Verdoppelung der Accise noch nicht ausreichten, so hätten die Verordneten zu der Defensionskasse „*Herren undt Burgere*", d. h. die Rathsmitglieder und bürgerlichen Deputirten, beschlossen, um den Bürgern die Lage zu erleichtern, eine ansehnliche Summe Geldes auf Zinsen in Anleihen aufzunehmen [Nr. 48].

Auch die Belagerung von Stralsund, die Wallenstein'schen Kämpfe mit den Dänen bei Wolgast, überhaupt der ganze Feldzug des Kaisers gegen König Christian gingen vorüber, ohne dass die Stadt ernstlich in Mitleidenschaft gezogen wurde. Nur die plötzliche Besetzung von Holstein und Jütland durch schwedische Truppen, die der schwedische Kanzler Oxenstjerna 1643 anordnete, weil er Dänemarks Friedensvermittelung nicht traute, brachte noch einmal über die nordelbischen Landschaften die Verheerungen und Leiden des Krieges, und gerade für Lübeck führte dieser plötzliche Kriegszug Torstensons eine völlige Lähmung des

1) Den Befehl über die Wälle hatten die Wall-Herren. Siehe auch die Recess-Verhandlungen 1600—1605.

gesammten Verkehrs in der Ostsee herbei[1]). Die Küsten Livlands, die pommerschen Häfen, Wismar und Rostock standen unter schwedischer Herrschaft. Das erste, was Christian IV., als er sich so plötzlich von Schweden überrascht sah, am 3. Jan. 1644 von Lübeck forderte, war, dass die Stadt allen Verkehr mit Schweden und mit den livländischen, pommerschen und mecklenburgischen Häfen einstellen sollte. Die eindringlichen Vorstellungen des Rathes änderten nichts an diesem Beschlusse. Die Stadt wies vergebens darauf hin, dass nach Schweden und Livland fast nur Luxuswaaren versandt würden und dass dagegen die eigentlichen Lebensbedürfnisse, Korn, Butter Talg, Wachs, Häute, Felle u. s. w., die auch Dänemark von Lübeck beziehe und nothwendig gebrauche, von dorther eingeführt würden. Ebenso wenig halfen die Vorstellungen, dass die Lübeckischen Kaufleute in den Städten Livlands und Schwedens grosse ungetilgte Forderungen ausstehen, während diese in Lübeck keinen Thaler zu fordern hätten, dass aber die Verpflichtungen Schwedens und Livlands nicht erfüllt werden würden, wenn dieser völlige Stillstand einträte. Auch Schweden seinerseits verbot im Juni, damit Dänemark nicht durch Lübecks Zufuhr gestärkt werde, jeden Handels- und Schifffahrtsverkehr nach den dänischen Häfen. Damit war der Ostseehandel in allen Richtungen für Lübeck unterbunden. Dänemark schrieb Kaperbriefe aus und liess durch die fremden Kaper die Schifffahrtsstrassen Lübecks nach Schweden und Livland controlliren, wie andererseits schwedische Schiffe die Wege nach Dänemark und Norwegen überwachten. Die Acten der Rigafahrer melden nichts über erfolgte Beschlagnahmungen ihrer Schiffe, doch wissen wir, dass sowohl nach Kopenhagen von den Dänen, wie nach Wismar von den Schweden Handelsschiffe eingebracht wurden[2]). Glücklicherweise aber machte der Frieden zu Brömsebro [1645], der die Hansestädte in seine Abmachungen einschloss, diesen Bedrängnissen ein schnelles Ende.

---

1) Wehrmann, Gesandtschaftsbericht über die Theilnahme der Hansestädte an den Friedensverhandlungen zu Brömsebro im Jahre 1645 in der Zeitschrift d. V.'s f. Lüb. Gesch. u. Alterthumskunde, Bd. III, S. 407 ff.

2) Daselbst Bd. III, S. 409.

Vierter Abschnitt.

Der Handels- und Schifffahrtsverkehr mit Riga.

I. Kapitel.

Das Verhältniss der livländischen Städte zur hansischen Handelspolitik.

Wenn im Handelsbilde Lübecks der Handel mit Russland der stabilste Zug ist, so beruht diese Erscheinung im wesentlichen auf den alten, bis heute noch unverändert regen Beziehungen zu den livländischen Städten[1]). In Riga bildeten die Lübecker den Kern der ersten Bevölkerung. Wie Lübeck der Ausgangspunkt für die Livlandfahrten überhaupt war, so war sein Kaufmann an der Düna neben den Bürgern von Soest und Münster der thätigste Colonist, denn das Meer war die Strasse, welche die Colonie mit der Heimath auf's Engste verband. Lübeck erwarb schon im Jahre 1231 einen eigenen Kaufhof in Riga[2]), wie es später [1298] einen solchen auch in Danzig erwarb[3]). Im Jahre 1299 erhielt es ausser der Bestätigung seiner bisherigen Privilegien[4]) einen Freibrief für unbeschränkten Verkehr durch ganz Livland[5]). Aber die Rechte Lübecks wurden auch mit Freiheiten der Rigaer Bürger für die südlich baltische Küste erwidert und zu Ende des ersten Jahrhunderts des Bestehens Rigas

1) Tabellarische Uebersichten über den Lübeckischen Handel, zusammengestellt im Büreau der Handelskammer, 1890—1894.

2) H. U.-B. Bd. I, Nr. 240.

3) H. U.-B. Bd. I, Nr. 1288.

4) H. U.-B. Bd. I, Nr. 490, 619, 751, 786. Die Gründung der deutschen Colonie an der Düna, Hans. Geschichtsbl. 1872.

5) H. U.-B. Bd. I, Nr. 1301. — Sartorius, Urkundl. Geschichte des Ursprungs der deutschen Hansa, S 106. 107.

waren die Beziehungen der Tochterstadt zur Heimath schon so lebhafte, dass Riga dem Bündnisse Lübecks und Wisbys zum Schutze der Ostsee [7. Sept. 1280] beitrat[1]).

Wenn somit bereits im 13. Jahrhundert die livländischen Gemeindewesen als wichtige Stützpunkte des hansischen Handels mit dem ganzen baltischen Osten hervortraten, so bestand doch immerhin ein Unterschied zwischen ihnen und Nowgorod darin, dass Riga, Reval und Dorpat mehr die Mittelpunkte für den Handel ihres näheren Umlandes, eines Provinzialgebietes waren, während Nowgorod eine centrale Transitstellung für das grosse russische Hinterland einnahm, das nach Norden bis zum Ural, nach dem Süden bis zu den Niederungen des Dnjepr reichte, im Centrum aber das Stromsystem der Wolga umfasste. Erst als unter dem Ansturm der Moscowiter mit der Blüthe und Selbständigkeit Nowgorods auch die alte hansische Factorei am Wolchow zusammenbrach, traten die livländischen Städte aus ihrer früheren Stellung als Theilcentren des grossen nördlichen Emporiums heraus und gelangten mit der Erbschaft eines grossen Theiles des altnowgorodschen Handels zu einer selbständigeren und freieren Handelsentwickelung.

Lübeck besass schon in seiner geographischen Lage werthvolle Vorbedingungen für einen regen Verkehr mit Livland und den russischen Nachbargebieten. Im südwestlichen Winkelpunkte der Ostsee, nahe der Elbe, an der Mündung der alten und wichtigen Hamburg-Lübecker Strasse belegen, die einen weitverzweigten Verkehr aus West-, Mittel- und Süddeutschland einheitlich zusammenfasste, unterhielt es mit den östlichen Producten nicht nur einen regen Ueberlandhandel tief nach Deutschland hinein, sondern zugleich auch einen lebhaften Activhandel über See nach England und den Niederlanden. Ebenso traf in Lübeck auch die Ausfuhr nach Russland aus beiden Richtungen zusammen.

Bis heute hat sich in den Vortheilen dieser geographischen Grundlage die Stellung Lübecks zu dem russischen Osten erhalten. Für den sehr geschmälerten Activhandel über See nach England und den Niederlanden hat das deutsche Inland reichen Ersatz geboten, so dass auch heute noch kein anderer deutscher Seehafen im deutsch-russischen Seehandel die Werthziffern Lübecks aufzuweisen hat. Auch das ist für die Stabilität des Lübeckisch-russischen Handelsverkehrs nicht zu übersehen, dass die alten livländischen Ausfuhrartikel bis heute noch die Hauptgegenstände der Einfuhr geblieben sind. Nur Wachs und Asche, letztere noch bis zu den 60er Jahren hochbedeutend, sind aus den Zufuhren ausgeschieden.

Freilich musste die politische und wirthschaftliche Entwickelung der livländischen Städte frühzeitig in einen Gegensatz zur Travestadt treten.

1) H. U.-B. Bd. I, Nr. 863, 906.

Die alten von Lübeck sehr zu seinem Vortheil ausgenutzten Verbote der Nowgorod-Skra[1]), welche bestimmten, dass keine Borg-Geschäfte mit Welschen und Engländern, kein Compagniegeschäft und kein „Sendeve" mit Welschen, Engländern, Flamländern und Russen eingegangen werden dürften [§ 16], dass kein holländischer Junge „auf die Sprache gebracht" werde und kein Holländer in Livland Handel treiben solle[2]), liessen sich auf die Dauer nicht aufrecht erhalten. Livland wurde nach und nach der Schauplatz eines für sich selbständigen politischen und wirthschaftlichen Lebens, das seinen Städten für eine freiere Entwickelung in erster Linie die Unabhängigkeit von Lübeck vorschrieb. Wie die livländischen Gemeinwesen auf der einen Seite den Mitbewerb Danzigs und der preussischen Städte bekämpften, hierzu die Verbote der Landfahrt durchsetzten und Riga wiederholt der Stadt Danzig die Zulassung ihrer Kaufleute auf seinem Markte verweigerte, so waren sie andererseits bemüht, in Nowgorod den entscheidenden Einfluss in den hansischen Angelegenheiten, namentlich auch im directen überseeischen Verkehr nach England und den Niederlanden freie Hand zu gewinnen.

Führend in allen diesen Richtungen trat Riga auf, das hierzu durch seine selbständige geographische Lage und die reiche productionelle Ausstattung seines Hinterlandes am meisten befähigt war. Schon im 15. Jahrhundert stand Riga in umfangreichen Handelsverbindungen mit England und Flandern. Es war an der Schuld König Heinrichs IV. [1409] zusammen mit Dorpat hauptsächlich betheiligt[3]). Im Jahre 1498 knüpfte es, da es sich dem Utrechter Frieden nicht angeschlossen hatte, auf Grund eines Separatvertrages mit Heinrich VIII. einen selbstständigen Verkehr mit England an, um sich damit unabhängig von den übrigen Hansestädten zu stellen. Riga sollte nach den Feststellungen des Vertrages vom Jahre 1498 Nov. 26[4]) über die noch unbeglichene Schuld quittiren[5]), den Engländern in seiner Stadt und in allen ihm untergeordneten und mit ihm zusammengehörenden Orten freien Handel gewähren, wohingegen es den Rigaer Kaufleuten gestattet sein sollte, alle Waaren eigenen Ursprungs gegen den hansischen Zoll in England unbeschränkt einzuführen. Es erhob sich unter den hansischen Städten, die im Jahre 1499 in Brügge mit den englischen Gesandten über die Beschwerungen des deutschen Kaufmannes

1) Die Skra für den deutschen Handelshof zu Nowgorod, Liv-, Esth- u. Curl. Urkundenbuch Bd. VI, Nr. 3079.

2) Beschluss des Hansetages zu Lübeck am 16. Juli 1423, H. R. I Bd. 7, Nr. 609 § 23.

3) H. R. I Bd. 5, Nr. 627—631; II Bd. 2, Nr. 159 ff., Nr. 166 u. 187.

4) H. R. III Bd. 4, Nr. 129.

5) H. R. III Bd. 4, Nr. 144. — Schanz, Englische Handelspolitik im Mittelalter. Bd I, S. 238 ff.

in London verhandelten, über das eigenmächtige Vorgehen Rigas ein Sturm der Entrüstung, und es gelang auch den Delegirten, die Auslieferung des Vertrages durch den Rigischen Bevollmächtigten an die englischen Gesandten zu verhindern[1]) und Riga zum Beitritte zum Utrechter Frieden zu bewegen[2]). Aber trotzdem dürfte der englische Activhandel in Riga festen Fuss gefasst haben, denn im 16. Jahrhundert waren englische Gäste in den livländischen Städten gefährliche Rivalen der Hansen[3]). — Umfangreicher gestalteten sich die Beziehungen Rigas zu den Niederlanden, deren Seefahrt ein wichtiges Interesse Livlands war. Auch in dieser Richtung trat die Sonderpolitik der livländischen Städte namentlich bei den Verhandlungen und Verträgen Lübecks mit den nordischen Reichen über die Sperrung der Ostsee gegen die holländische Schifffahrt deutlich zu Tage. Vielleicht empfand man die Gebundenheit in keiner anderen Richtung so unliebsam, als gerade im Verkehr mit Holland, weil sich schon aus der Natur der schweren östlichen Ausfuhren mit dem Gebote der Vermeidung vieler Umladungen das Bedürfniss für directe und Massen-Beziehungen ergab. Als im Jahre 1455 über Flandern die Handelssperre verhängt wurde, drang Riga, jeder Bevormundung abgeneigt, auf die baldigste Rückverlegung des Stapels nach Brügge[4]). Auch sonst zeigte sich in den Fragen des flandrischen Verkehrs bei Riga der bewusste Wille einer von Lübeck und vom Bunde unabhängigen Politik. Es stellte sich, wenn auch nicht immer ohne Fürsprache des Kaufmanns von Brügge[5]), bezüglich der Einfuhr englischer Tücher und der Befrachtung holländischer Schiffe in Gegensatz zu den Bundesbeschlüssen, und vollends liessen die Verhandlungen auf dem Hansetage in Lübeck 1470 keinen Zweifel mehr darüber, dass die livländischen Städte, insbesondere Riga, sich der Stapelstellung Lübecks und dessen Interessen im niederländischen Zwischenhandel unmöglich dauernd unterwerfen würden. Der Hansetag von 1470 erneuerte nicht nur den Stapelzwang in Brügge und Antwerpen im vollen Umfange, sondern dehnte ihn sogar noch gegen den Widerspruch Rigas, Revals, Danzigs und Königsbergs auf Asche aus[6]). Doch schon die nächste Folgezeit bewies, dass solche Beschlüsse wohl noch verkündet, aber doch nicht mehr gehalten

1) H. R III Bd. 4, Nr. 150 §§ 43, 78.

2) H. R. III Bd. 4, Nr. 278, 295, § 18, 19, 309—311.

3) Winkler, Die deutsche Hansa in Russland, S. 113, 114. Blümcke, Berichte und Acten der hansischen Gesandtschaft nach Moskau im Jahre 1603, S. XII.

4) H. R. II Bd. 4, Nr. 370.

5) H. R. II Bd. 5, Nr. 141.

6) H. R. II Bd. 6, Nr. 356 §§ 51, 54, 58 Zu den Stapelgütern zählten: Pelzwerk, Bockfelle, Ziegenfelle und alle andern Felle, Wolle, Flachs, Leinwand, Butter, Thran, Pech, Wachs, Waidasche, Osemund und anderes Eisen, Kupfer, „Kopperwater“ und Zinn; im Gegensatz zu ihnen stand das „ventegud“, nämlich Bier, Korn, Theer und Hölzer.

werden konnten. Der Kaufmann von Brügge klagte vergebens über die Nichtbeachtung des Recesses seitens der livländischen Städte; sie beluden die holländischen Schiffe, welche vorgaben aus Kampen, Harderwiik oder Zwolle gekommen zu sein, zur directen Ausfracht nach Kampen, Veere, Middelburg, Amsterdam mit Asche, Wachs und anderen Stapelgütern und empfingen dafür in Tonnen und Fässern holländische und andere Tücher, die ebenfalls den Stapel umgangen hatten[1]). Auf den livländischen Städtetagen zu Walk und zu Dorpat im Jahre 1501 lehnte Riga schliesslich mit der Aufhebung des ganzen Marktes den flandrischen Stapel gänzlich ab[2]).

Auch in seinen Verbindungen nach den skandinavischen Ländern, nach Norwegen, Schweden und Dänemark und nach dem deutschen Inlande trat das bestimmte Streben nach einer kräftigen Ausbildung seiner wirthschaftlichen Stellung hervor. Im Handel nach Norwegen war Riga bereits an dem zu Calmar am 31. October 1285 zustande gekommenen Vergleiche betheiligt[3]). Nicht minder besass es alte Privilegien für seinen Handel in Schweden und Dänemark. Auch nach Westfalen, dem Stammlande eines grossen Theiles seiner Bewohner, sowie nach Hamburg und Holstein zweigte es seinen Handel aus. In Holstein und in Hamburg erfreuten sich die Rigischen Kaufleute voller Zollfreiheit[4]).

Am offenkundigsten trat jedoch die selbständige politische und wirthschaftliche Haltung Rigas in Russland selbst und hier in Nowgorod hervor. Schon im Jahre 1363 hatte es Riga durchzusetzen gewusst, dass es mit Reval und Dorpat zusammen ein eignes Drittel in St. Peter bildete. Damit waren die livländischen Städte zu Sitz und Stimme im Rathe des Contors gelangt und seit dieser Zeit begann ihre selbständige, von den Interessen der überseeischen Städte abweichende Politik. Von dem Bunde wurden zwar wiederholt Vorstellungen an sie gerichtet, dass sie sich eigner und alleiniger Beschlüsse über den deutschen Verkehr in Russland enthalten möchten, aber im Bewusstsein, dass ohne ihre und des Ordens thatkräftige Mitwirkung die hansischen Rechte doch nicht dauernd geschützt werden könnten, lehnten sich Riga, Reval und Dorpat immer entschiedener gegen die Bevormundung durch Lübeck auf[5]), so dass angesichts dieser veränderten Machtverhältnisse Lübeck und die anderen wendischen Städte schliesslich zum Verzicht auf ihren alten Vorrang genöthigt wurden. Auf dem Städtetage in Stralsund am 20. Mai 1442 wurde zwar die Leitung der Nowgoroder Angelegenheiten unter Erneuerung früherer Statuten über den Handel mit den Russen an Lübeck über-

1) H. R. II Bd. 6, Nr. 470 § 7, 474, 500, 599, 600.
2) H. R. III Bd. 4, Nr. 312 §§ 7 u. 8, 319.
3) H. U.-B. Bd. I, Nr. 993, 994.
4) H. R. II Bd. 5, Nr. 507.
5) H. R. II Bd. 2, Nr. 608 §§ 9, 16, 17, 30.

tragen[1]), aber von letzterem wurde doch, da es sich mit der Ehre dieses Beschlusses begnügte, in richtiger Würdigung der Anforderungen diese Leitung thatsächlich den livländischen Städten anheimgegeben, indem die Aldermänner von St. Peter mit der Weisung versehen wurden, sich in allen Angelegenheiten fortan unter die Befehle der livländischen Bundesstädte zu stellen[2]). Damit wurde die erstrebte Selbständigkeit der livländischen Städte von der Bundesleitung auch förmlich anerkannt.

Wenn auch nach der Eroberung Nowgorods durch Ivan III. und der Ausplünderung und Schliessung des Contors die überlieferte Stellung des hansischen Handels mit Russland zunächst noch nicht erschüttert wurde, so traten doch seit dieser Zeit die Sonderinteressen der livländischen Städte mit dem sichtlichen Streben, sich selber zu den leitenden Stützpunkten des hansisch-russischen Seehandels zu machen, deutlicher denn je hervor. Ihrer geographischen Lage zufolge waren aber Reval und Dorpat sehr viel mehr als Riga darauf angewiesen, dem Umschwunge der Dinge mit Aufmerksamkeit zu folgen. Beide Städte lagen an der alten Landhandelsstrasse, auf der sich zur Winterszeit und auch sonst, wenn die Newa-Passage der Sommerfahrer durch die Feindseligkeiten der schwedischen Nachbarn in Finnland gefährdet erschien, der hansische Waarenverkehr nach dem alten Emporium am Ilmensee bewegte, und beide Städte waren auch mehr als Riga mit dem Handel in Nowgorod verwachsen. Nicht Riga, sondern Reval wurde deshalb auch die vornehmste Einnehmerin des Pfundzolles[3]), der zur Bestreitung der Kosten für die hansischen Gesandtschaften nach Moskau auf dem Tage in Lübeck 1498 beschlossen wurde[4]). Bei den Friedensverhandlungen, die im Jahre 1514 mit dem Grossfürsten über die Wiedereröffnung des Handelsverkehrs und die Besiedelung des Contors in Nowgorod geführt wurden, war Riga garnicht vertreten.

Dieselben wirthschaftsgeographischen Gründe, welche es erklären, dass nach der Katastrophe im Jahre 1494 die Rolle der führenden Stadt in den Verhandlungen der Hanse mit Russland Reval zufiel, hatten auch die Wirkung, dass sich die Scheidung der Interessen zwischen den livländischen und den überseeischen Städten am schärfsten zwischen diesen und Reval vollzog, indem hauptsächlich der Kaufmann von Reval dafür eintrat, dass die überseeischen Städte nicht mehr wie ehedem an dem unmittelbaren und directen Handel mit den Russen theilnehmen sollten. Bei Reval kam noch hinzu, dass sich der Handel der Hansestädte, um zum Innern Russlands zu gelangen, bisher ungewohnte und ihm schädliche Beiwege aufsuchte. Wie aufmerksam und eifersüchtig Reval thatsächlich

1) H. R. II Bd. 2, Nr. 608 § 9.
2) H. R. II Bd. 2, Nr. 623.
3) H. R. III Bd. 4, Einl. S. VI.
4) H. R. III Bd. 4, Nr. 79 §§ 102—107.

die Ablenkung des hansischen Handels über Lithauen und über Finnland durch sogenannte Ranefahrer verfolgte, beweist sein Bericht an Lübeck vom 23. August 1503, in welchem es, auf den neuen Verkehr über Wiborg und Riga hinweisend, ernste Klage über diese verbotenen „Beiwege" führte, auf denen jetzt die russischen Waaren nach Wiborg und nach Riga gelangten, wodurch es gleich Dorpat in seiner Nahrung sehr geschädigt werde[1]).

Der Antrag des livländischen Ordensmeisters, dass Nowgorod aufgegeben und Narwa zum Stapelplatze für den russischen Handel gemacht werden solle, wurde im Jahre 1521 auf dem Tage zu Lübeck auf das Betreiben der livländischen Städte verworfen. Es wurde der Hof von St: Peter Dorpat überlassen, doch ward Jedem anheimgegeben, in Reval und Dorpat unbehindert mit den Russen zu handeln[2]).

Eine wachsende Entfremdung zwischen den livländischen und den überseeischen Städten machte sich geltend. Den besonderen Abmachungen der ersteren mit dem russischen Grossfürsten mussten Lübeck und die anderen wendischen Städte als wider die hansischen Interessen ihre Zustimmung versagen. Reval, Dorpat und Riga dagegen widersetzten sich, um unbeschränkt in den Genuss ihrer geographischen Lage zu treten und die alleinigen Gewinner des einträglichen Zwischenhandels zwischen Deutschland und Russland zu werden, hartnäckig den wiederholten auf den Hansetagen gefassten Beschlüssen, das Nowgoroder Contor zu erneuern, und scheuten schliesslich auch vor dem letzten Schritte nicht zurück, einen förmlichen Bruch aller überlieferten Beziehungen zur deutschen Hanse mit dem Beschlusse des Jahres 1539 herbeizuführen, indem sie den Kaufleuten der überseeischen Städte den ferneren unmittelbaren Kaufschlag mit den Russen auf ihrem eigenen Markte untersagten.

So unfreundlich, wie seit dem Ereignisse von 1494 das Verhalten der livländischen Städte dem deutschen Kaufmanne gegenüber wurde, so theilnahmslos verhielt sich freilich auch die Hanse dem Schicksale Livlands gegenüber. Lübeck war die einzige Stadt, welche sich im Jahre 1503 den kläglichen Hilfegesuchen des Ordensmeisters Walter von Pettenburg nicht verschloss und half, soweit sie die erbetene Hilfe leisten konnte, als Iwan III. Livlands Selbstständigkeit bedrohte. Der Lübecker Rath gewährte dem Meister ein Darlehn von 5200 Mark Lüb. auf ein Jahr, wie die Quittung des Ordensmeisters lautete, „zu Trost und Rettung Livlands"[3]). Alle übrigen Glieder des Bundes aber, auch die wendischen und westfälischen Städte, von denen die hansische Vormacht

1) H. R. III Bd. 4, Nr. 423.
2) Winckler a. a. O. S. 79.
3) H. R. III Bd. 3, Nr. 470.

noch am ehesten eine Betheiligung an dem Hilfswerk erwartet hatte, verweigerten dem Ordensmeister jede Unterstützung.

Dergestalt hatten sich auf beiden Seiten die Bande gelockert, welche die „liebliche Provinz" drei Jahrhunderte hindurch mit der Hanse verknüpft hatten.

II. Kapitel.

Die besonderen Handelsbeziehungen zwischen Riga und Lübeck.

§ 1. Rigas Stellung im russischen Handel. Die älteren Handelsbeziehungen Lübecks mit Riga.

Indessen trotz der starken Sonderpolitik, die Livland dergestalt von der Hanse trennte, erhielt sich an der Düna doch für den Lübecker Kaufmann ein wichtiges Arbeitsfeld und bestanden andererseits auch dauernd gemeinsame Interessen, welche namentlich Riga mit Lübeck verbanden. Riga war durch seine geographische Lage gewissermassen ein russischer Markt für sich. Die leichte Zugänglichkeit von den grossen Inlandscentren Moskau und Pleskow, Polozk, Smolensk und Witebsk aus, von denen das letztere eine wichtige Mittelstation zwischen den handelsthätigen Dünaplätzen Polozk und Smolensk war[1]), die Annäherung des oberen Dnjepr und der Wolga, besonders aber das Herankommen der Düna selbst mit ihren wichtigen Etappen Dünaburg und Witebsk wirkte mit der Bedeutung der Strommündungsstrecke und der Lage Rigas an der tiefsten Ostseebucht zusammen, um einer energischen Kaufmannschaft das Terrain eines commerziellen Emporiums vorzubereiten. Mit dieser günstigen geographischen Lage vereinigte sich ein anderer Vortheil, der die Stadt für den überseeischen Handel nicht minder anziehungskräftig machte, nämlich ihre besonders regen Beziehungen zu der russischen Nachbarschaft. Wie in keinem der anderen livländischen Gemeinwesen war das Leben und der Umgang mit den Russen so sehr Tradition, nirgends wird man sich auf russische Sitten und Anschauungen, auf den Volksgeist und auf die Schwächen der Nachbarn so gut verstanden haben, wie hier. Die Russen besassen in Riga ein altes Gast-

1) Schiemann, Russland, Livland und Polen, Berlin 1885, S. 140.

recht, sie wurden in die Bürgerrolle aufgenommen und erwarben Grundeigenthum in der Stadt[1]). Schon zu Ende des 13. Jahrhunderts wurde ihnen die Aufnahme in den Bürgerverband gewährt und ein ohne Zweifel bedeutender Theil wirklich in denselben aufgenommen[2]).

Bei so alten und engen Beziehungen ist es selbstverständlich, dass auch ein lebhafter Geschäftsbetrieb mit den Russen bestand, bei dem sich die Rigaer Kaufmannschaft den zwar primitiven, aber gewiss sehr einträglichen Formen des russischen Verkehrs, dem Tauschgeschäfte und dem Borgkaufe, gern anbequemte[3]). Lübeck verschärfte zwar das Verbot des Borghandels[4]) dahin, dass Derjenige, der auf Borg mit den Russen handeln würde, sowohl der Güter, als auch der Hanse, Ehre und Redlichkeit verlustig sein sollte[5]). Für Nowgorod war schon im Jahre 1411 ein Verbot ergangen, nach welchem kein flämisches Gut in die Newa eingeführt werden durfte, bevor nicht ein Eid geleistet worden, dass solches nicht auf Credit gekauft sei[6]). Nichts destoweniger beweisen die vielfältigen Beschwerden auf den Hansetagen, dass der Borghandel mit den Russen heimlich oder offen an der Düna gang und gäbe blieb und für die räumliche und innere Entwickelung des Rigaer Handels als unentbehrlich angesehen wurde[7]). Es kam dabei eins hinzu, was das Borggeschäft für Riga besonders werthvoll machte und worauf auch Hildebrand nach den Eintragungen des Rigaer Schuldbuches hinweist[8]): dass der bedeutende Vorrath von Capitalien[9]) im alten Riga und zu dem billigen Zinse, wie er im Borgkauf geboten wurde, auch die Bewohner des entfernten capitalarmen Binnenlandes anlockte und somit dem ganzen Dünagebiete, indem sich die Vorausbezahlung des vollen Kaufpreises[10]) durch die Rigischen und überseeischen Kaufleute für die aus dem weiten Innern zu liefernden Waaren mehr und mehr einführte, einen sehr ausgedehnten Umsatz seiner mannigfaltigen Producte ermöglichte. In der Organisation und Ordnung dieses Lieferungshandels, der in der steigenden Nachfrage nach den russisch-livländischen Rohstoffen im Westen eine starke Anregung fand,

1) Herm. Hildebrand, Das Rigische Schuldbuch 1286—1352, S. LXXVII.
2) Das. S. LXXIX.
3) Hildebrand, Das Rigische Schuldbuch, S. XXIII.
4) Siehe oben S. 146 Anm. 1.
5) Winckler a. a. O. Anm. 6 zum 8. Kap.
6) H. R. I Bd. 6, Nr. 59. — Winckler a. a. O. S. 141, Anm. 40.
7) Herm. Hildebrand a. a. O. S. LXXVI und LXXVII.
8) Daselbst a. a. O.
9) Das. S. XXX.
10) Hildebrand erwähnt, dass der Zins nach den Eintragungen des Schuldbuches kaum doppelt so hoch war wie jetzt, während der Gewinn im Waarenhandel nicht selten Hunderte von Procenten betrug [S. XXII]. Höhlbaum [Hans. Geschichtsbl. 1874, S. 187] weist darauf hin, dass er dem in Stralsund um dieselbe Zeit üblichen Zinsfusse entspricht.

kam dem Rigaer Kaufmanne seine alte und sehr feste Stellung in den russischen Inlandsplätzen in Polozk, Smolensk, Witebsk u. s. w. sehr zu statten. Es scheint, dass die Rigischen Verbindungen namentlich unter der Regierung des Grossfürsten Witaut einen festen Halt erhielten. Aber auch schon früher bestanden werthvolle Verbindungen mit dem Grossfürsten von Litauen. Jahre lang spielte hier Riga den Bankier des Grossfürsten Gedemin, dessen Goldschmied ein Rigischer Bürger war[1]). Die Vermögensverwaltung der deutschen Kirche in Smolensk, die schon im Jahre 1229 erwähnt wird[2]), befand sich 1290 in den Händen Rigischer Rathmannen. In einem Schreiben der Rigischen Sendeboten Thidemann Nienbrügge und Lubbert Wittenborg, die mit Witaut am 6. März 1399 die alten vertragsmässigen Beziehungen Rigas mit Polozk neu befestigen[3]), baten dieselben, offenbar als Aufmerksamkeit für den Fürsten, um die Nachsendung von 4 Vierteln süssen Weins, 6 Paar guter schwarzer Hosen, 4 Töpfchen Ingwer [pötke engevars], sowie von 12 Paar Sporen, 4 trockenen Lachsen, 10 Pfund Mandeln und 10 Stockfischen[4]). In einem anderen Schreiben[5]) berichteten sie, die Polozker hätten behauptet, durch den Rigischen Rath sei ihnen der Kaufschlag mit den überseeischen Deutschen in Riga verboten worden, die Rigischen hätten also zuerst die Uneinigkeit veranlasst; sie hätten ihnen aber erwidert, das sei nicht geschehen und habe nicht geschehen können, denn der überseeische deutsche Kaufmann habe die Freiheiten mit erworben und Riga habe deshalb nicht die Macht, ihm die Kaufmannschaft zu verbieten. Eine für den Handel zwischen Riga und Polozk bereits im Jahre 1330 vom Ordensmeister und vom Rigaer Rathe erlassene Ordnung[6]) bestimmte die Abgaben, welche der deutsche und der russische Kaufmann in Polozk und in Riga für den Gebrauch „der Waage und des Punders" zu zahlen hatte; wenn „falsches" Gut in Riga bei einem Russen befunden würde, so sollte der Mann mit dem Gute nach Polozk zurückgeschickt und dort gerichtet werden, würde man aber „falsches" Gut bei einem deutschen Kaufmanne in Polozk finden, so sollte über diesen in Riga gerichtet werden.

War somit ein enger Zusammenhang mit den Russen, die Handelsgemeinschaft mit ihnen von Alters her gegeben, so musste sich daraus auch bei der günstigen geographischen Lage und auf Grund der reichen Hilfsquellen, die das eigene Umland erschloss, ein doppelter Vortheil für die commercielle Stellung Rigas ergeben. Erstens konnte sich sein Handel

1) Liv-, Esth- und Curl. Urkundenbuch Bd. VI, Nr. 2947.
2) Herm. Hildebrand a. a. O. S. XXXVI u. Anm. 4.
3) Napiersky Nr. 122; Liv-, Esth- und Curl. Urkundenbuch Bd. IV, Nr. 1790.
4) Liv-, Esth- und Curl. Urkundenbuch Bd. VI, Nr. 2946.
5) Das. Bd. VI, Nr. 2947.
6) Das. Bd. VI, Nr. 3076.

selbständiger und reicher als der von Reval und Dorpat entfalten, weil die beiden Schwesterstädte, ohne den Besitz eines gleichen Hinterlandes, in ihrer Entwickelung mehr beschränkt waren. Zweitens hatte Riga den Vorzug, dass es in allen Zeiten, wenn die Wechselfälle des politischen Lebens in Nowgorod, dessen Reibungsflächen hier grösser als irgend wo anders waren, den Abbruch der Handelsbeziehungen mit Russland erheischten, mit seiner russischen Nachsarschaft und seinem russischen Markte dem überseeischen Handel immer einen Ersatz und neue Anknüpfungspunkte darbot, so dass bei der an und für sich schon grossen Productenfülle des Dünabeckens der Verkehr zwischen Lübeck und Riga eine ständig reiche Nahrung fand. Livland und Rigas weiteres Hinterland war andererseits auch ein sehr consumtionsstarkes Gebiet und die Mannigfaltigkeit der Waarenläger in Lübeck, sein allezeit reich sortirter Manufacturmarkt, behauptete zum Einkaufe westlicher Luxus- und Gebrauchsgegenstände in den Augen der Rigischen Kaufleute seinen alten überlieferten Werth.

Aus der Zeit des 13. und 14. Jahrhunderts liefert das Rigische Schuldbuch mit den weitaus zahlreichsten Eintragungen von Namen Lübeckischer Bürger als Theilnehmer des auswärtigen Verkehrs ein bemerkenswerthes Zeugniss für die seit altersher florirenden Handelsbeziehungen der beiden Städte[1]). Dass dieser Handel aber auch im 15 und 16. Jahrhundert nichts von seiner Bedeutung verloren hatte, dafür haben sich ebenfalls mannigfache Anzeichen erhalten. Als Lübeck sich im Jahre 1469 für Hafenbauten, die es zur Erleichterung seines Schifffahrtsverkehrs in Travemünde vorgenommen hatte, durch Erhebung eines Pfahlgeldes schadlos zu halten suchte, erhoben ausser Stralsund, Rostock und Wismar, deren Schifffahrtsverkehr mit Lübeck von jeher ein besonders reger war[2]), auch die livländischen Städte und namentlich Riga Einspruch, weil sie in dieser Abgabe eine unberechtigte Beschwerung ihres Handels erblickten[3]). Ging Riga auch nicht soweit wie Rostock und Wismar, welche dem Lübecker „Pfahlgelde" Schuld gaben, dass die nordischen Reiche mit neuen Zöllen, Dänemark namentlich mit einer Biersteuer von 4 ß Lüb. die Tonne auf diese Neuerung antworteten[4]), so empfand man doch die Abgabe unliebsam, obwohl Lübeck wiederholt erklärte, dass sie keine dauernde sein und ebenso von seinen eigenen Bürgern getragen werde. Wenige Jahre vorher hatte Lübeck gegen eine für seinen Handel sehr viel einschneidendere Massregel Einspruch erhoben, ohne dass hierbei Riga den Interessen der Lübeckischen Bürgerschaft Rechnung getragen hatte.

1) Herm. Hildebrand a. a. O. S. XXXII.
2) Stieda, Schifffahrtsregister, in den Hans. Geschichtsbl. 1884.
3) H. R. II Bd. 5, Nr. 789, 790, 791—792, 801—806, 820 u. 822.
4) H. R. II Bd. 5, Nr. 791.

Während nämlich die livländischen Raths-Sendeboten noch im Jahre 1437 auf dem Tage zu Pernau der Behauptung der Holländer, dass in Livland den Gästen der Handel mit einander untersagt sei, entgegengetreten[1]) und Lübeck darüber aufgeklärt hatten, warum allein jenen der Verkehr mit den Russen verboten wäre, hatte sich Riga im Jahre 1460 doch zu einem Verbote des Handels zwischen Gast und Gast entschlossen[2]). Selbst den livländischen Schwesterstädten war dieser Beschluss des Rigaer Rathes sehr unvermuthet gekommen, weshalb sich denn auch besonders Reval veranlasst gesehen hatte, Riga zur Zurücknahme seines Verbotes zu bewegen[3]). Letzteres hatte sich indessen allen diesen Vorstellungen unzugänglich gezeigt und dem Rathe von Lübeck nur erklärt, dass seine Vorschriften nicht den Lübecker Kaufmann allein, sondern jeden *„gemeynen varenden koppmann van butten“* träfen. Dieser Zwist wegen des Handels von Gast mit Gast lebte noch mehrmals auf und im Frühjahre 1469 erhoben die livländischen Raths-Sendeboten in der Versammlung zu Wolmar lebhaften Einspruch, dass Lübeck über die Bestrafung einiger seiner Kaufleute wegen eines Tauschhandels mit den Russen, weil man den Rigafahrern und ihren Gesellen unberechtigterweise die Keller und Steinhäuser geschlossen hatte, gegen Riga Beschwerde bei dessen Landesherrn geführt habe[4]).

Auch darin wird endlich ein Zeugniss für den lebhaften Handelsaustausch der beiden Städte nicht zu übersehen sein, dass sich die Schifffahrt zwischen Lübeck und Riga in den häufigen unruhigen Zeiten, wie sie der Krieg der wendischen Städte mit König Erich und die Zwistigkeiten Rigas mit Danzig herbeiführten, meist flottenweise bewegte und fast ständig jenes starken Geleites bedurfte, von denen uns die Briefe der beiden Städte aus den 20er, 30er, 50er und 60er Jahren des 15. Jahrhunderts berichten[5]). Das bewaffnete Geleit erforderte keinen geringen Kostenaufwand[6]). Man würde sich schwerlich zu solchen Opfern entschlossen haben, wenn sie nicht die Bedeutung des Verkehrs erheischt hätte. Wegen des Schadens, welchen die livländischen Städte 1426 durch König Erich erlitten hatten, forderten sie Lübeck auf, darauf bedacht zu sein, *„in wat wyse dat den unsen dusdane schade mochte beleget werden“*[7]). Auch aus

1) Liv-, Esth- u. Curl. Urkundenbuch Bd. 9, Nr. 178 u. 180.

2) H. R. II Bd. 4, Nr. 757 § 1, Nr. 758, 764, 766 ff.; Bd. 6, Nr. 143.

3) H. R. II Bd. 4, Nr. 766 u. 767.

4) Siehe S. 159. — Ferner noch zu beachten: H. R. II Bd. 4, Nr. 770; Bd. 5, Nr. 23—29.

5) H. R. II Bd. 6, Nr. 143[1] und Nr. 145.

6) Der einer Flotte von 50 nach Reval bestimmten Schiffen mitgegebene Schutz kostete den betheiligten Kaufleuten 2734 Mark Lüb. [Lüb. Urkundenbuch Bd VIII, Nr. 737.]

7) Liv-, Esth- u. Curl. Urkundenbuch Bd. 7, Nr. 687.

der Zahl der betheiligten Lübecker Kaufleute ist zu ersehen, dass die Handelsbeziehungen mit Livland und mit Riga im Besonderen einen ansehnlichen Umfang gehabt haben müssen. Bei der Erbeutung dreier Lübecker Schiffe, die von Riga kamen, nahm der Freibeuter Ritter Swendsson im Jahre 1432 über 100 Kaufleute gefangen[1]). Im Jahre 1468 ertranken bei dem Untergang eines grossen Lübischen Holks, der mit reicher Ladung von Reval kam, 180 Personen[2]). An der im Jahre 1450 nach Reval abgefertigten, vermuthlich nicht mit Reval'schen Gütern allein beladenen Flotte waren 121 Kaufleute betheiligt und der Werth der verschifften Waare betrug 136,111 Mark[3]).

Die handelspolitischen Beziehungen zwischen Lübeck und Riga waren noch in den letzten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts und ihrer Folgezeit ein Gegenstand häufiger Auseinandersetzungen auf den Hanse- und den livländischen Städtetagen. Das Lübecker Staatsarchiv bewahrt einen umfangreichen Briefwechsel der beiden Städte aus dieser Zeit auf[4]), der, wenn er auch nicht nähere Aufschlüsse über den Umfang der Handelsgeschäfte für diese Zeit gewährt, doch das Eine erkennen lässt, dass der Verkehr auch nach den schweren Zeiten, die mit dem verheerenden Kriegszuge der Russen über Livland hereinbrachen [1558], ununterbrochen seinen Fortgang nahm. Die Correspondenzen beziehen sich grösstentheils auf ausstehende Forderungen Rigischer Bürger.

Freilich musste der Handelsverkehr unter den Schlägen, die das Schicksal durch das Schwert der Moscowiter über Livland verhängte, manche Einbusse erfahren. Noch im Jahre 1575 klagte Riga in einem Schreiben an Danzig[5]), dass sich Livland trotz aller projectirten kaiserlichen Botschaften nach Moskau in einem traurigen Zustande befinde. Im letzten Winter habe der Russe Harrien, Wirland, Wiek und Oesel bis zur Salis ausgeraubt und verheert und circa 100 Adelshöfe verbrannt; Pernau sei bombardirt und obwohl Riga die Stadt mit Kraut, Loth und Kriegsvolk unterstützt habe, so sei sie doch von den Russen eingenommen worden. Zum Schlusse bittet Riga für Livland, das propugnaculum der Christenheit und Deutschlands, um den Schutz der Hansestädte und zunächst für sich selbst um Unterstützung auf ein Jahr, Darleihung einer Last Kraut und Uebersendung von drei bis vier Büchsenmachern. Als dann Polen und Schweden siegreich gegen die Russen durch Esthland vorgedrungen, Narwa in schwedische Hände [1581] gebracht und Batori

1) Siehe ersten Abschnitt — Grautoff, 2. Bd. S. 62.
2) Grautoff, Lüb. Chronik II S. 317 [II. R. II Bd. 6, S. 114, Anmerkung 1].
3) Lüb. Urkundenbuch Bd. 8, Nr. 737.
4) Lübecker Staatsarchiv, Acta Riga.
5) Im Stadtarchive von Soest: Beiträge zur Esth-, Liv- und Curl. Geschichte, Bd. II, S. 141 ff.

dem gedemüthigten Iwan auch Russisch-Livland abgenommen hatte[1]), begann jenes blutige Ringen der schwedischen und polnischen Macht um die Herrschaft über die Ostsee und die religiöse Zukunft Nordost-Europas, dessen Hauptschauplatz wiederum das unglückliche Livland wurde.

§ 2. Erschwerungen des Lübecker Handels in Riga.

Die schweren Zeiten, welche Livland seit der Mitte des 16. Jahrhunderts durchlebte, und die schmerzlichen Erfahrungen, welche seine Städte mit der Antheilnahme und der Hilfsbereitschaft des deutschen Reiches gemacht hatten, blieben auf das politische Verhältniss Lübecks mit Riga nicht ohne Rückwirkung. Unsere Rigafahrer hiess man zwar auch ferner als „die gewinnbringenden Handelsfreunde" willkommen. Aber die erhaltenen Acten aus dem Anfange des 17. Jahrhunderts lassen doch erkennen, dass sich der frühere freundschaftliche Ton zeitweise ganz verlor, dass sich der Kaufmann fortab manchen Härten ausgesetzt sah, und dass man seine alten Freiheiten, Rechte und Gewohnheiten mehr und mehr zu schmälern suchte.

Im Jahre 1582 traf in Lübeck ein Schreiben ein, in welchem der Rigaer Rath wegen einer alten, mit dem Lübecker Stadtsiegel beglaubigten Obligation über 600 rhn. Gulden, welche Lübeck „in Zeiten grosser Nöthigung von seinen Vorfahren 1512 baar empfangen habe", die Stadt ersuchte, dieses Capital nebst der bis dahin aufgelaufenen 70jährigen Rente mit zusammen 3120 Gulden „gutwillig zurückzuzahlen"[2]). Der Lübecker Rath erwiderte, seinerseits habe er im Jahre 1490 der Stadt Riga „nach ihrer hellen und klaren Verschreibung" 1000 rhn. Gulden *„gut von golde und schwer vom gewichte"* vorgestreckt, von denen bis heute 700 rhn. Gulden unbezahlt geblieben seien; würde er ebenso wie Riga verfahren, so würde das zu einer Forderung von 4900 rhn. Gulden führen; ferner habe er am 12. November 1558, als die Russen in Livland eingefallen seien, Riga mit 24 halben Tonnen Büchsenpulver [2846 Pfund, das Pfund zu 4 ß Lüb.] ausgeholfen und am 12. September 1576 noch weitere 12 halbe Tonnen Pulver nachgesandt [Nr. 1]; da dieses Pulver über 1000 Mark gekostet habe, so müsse er der Stadt Riga einen Ge-

1) Winckler, Die deutsche Hansa in Russland, S. 104; Blümcke, Berichte und Acten der hansischen Gesandtschaft nach Moskau im Jahre 1603, S. X; Hansen, Geschichte der Stadt Narwa, S. 51.

2) Lüb. Staatsarchiv, Acta Riga, 1582. — Dass Riga zuweilen kleinlichen Gesinnungen geneigt war, hatte es schon im Jahre 1499 bewiesen, als es Lübeck anheimstellte, die Bezahlung seiner Schuld von 1000 rhn. Gulden dem an der Trave seit 1498 erhobenen Zoll für Nowgorod zu entnehmen. Lübeck lehnte dieses Ansinnen damals entschieden ab. H. R. III Bd. IV, Nr. 223.

sammtbetrag von 2530 Thalern in Rechnung stellen. Der Streit über dieses Ansinnen zog sich mehrere Jahre hin. Riga schickte schliesslich seinen Syndicus David Hilcken nach Lübeck. Indessen in dem Schreiben, mit welchem der Rigaer Gesandte im Mai 1596 die Meinung des Rathes nach Hause nahm, wurde gemäss dem Ausweise der Acten dargelegt, dass wegen jener 600 rhn. Gulden, welche Lübeck seiner Zeit erhalten habe, eine Rente garnicht stipulirt worden sei, und dass jenes Darlehn nur ein debitum conditionale gewesen, indem sich Riga die Rückerstattung desselben nur für den einzigen Fall ausbedungen hätte, dass es selber in Noth und Bedrängniss gerathen würde; im übrigen jedoch sei Lübeck bereit, die 600 Gulden zurück zu erstatten, wenn Riga seine in den Kämmereibüchern noch ungetilgte Schuld von 2530 Thalern einlösen wollte.

Auch einer späteren Forderung des Rigaer Rathes gegenüber verhielt man sich höflich, aber wieder sehr bestimmt ablehnend. Ein Herr Eckius in Riga erhob im Jahre 1596 im Auftrage des Syndikus Hilcken auf das „Ordenshaus" in Lübeck Anspruch, welches in den Acten nicht näher bezeichnet wird. Der Lübecker Rath wollte dem Herrn Eckius „zu allem freundlichen guten Willen geneigt sein"; da aber das Haus *„fast zu der Zeyt, das der Teutsche Orden in Lifflandt cefsiret undt aufgehöret, in seiner possession gewesen"*, so könne er sich im Interesse der Stadt dieses Besitzes nicht ohne weiteres begeben[1]); wenn sich Herr Eckius mit dieser Bescheidung nicht zufrieden geben wolle, würde der Rath über die Ansprüche im Rechtswege entscheiden lassen. Es kann unter diesem „Ordenshause" wohl nur die Ordens-Comturei in Lübeck verstanden werden, wie der livländische Orden eine solche mit einem Vertreter auch in Bremen unterhielt[2]). Die Lübecker Comturei wird als „domus militum Christi", unter der einfachen Bezeichnung „des Deutschen Ordens Haus" schon im ältesten Oberstadtbuche bei dem Jahre 1268 genannt. Dieses Haus wurde in Lübeck vorübergehend seinem Zwecke, der hauptsächlich die Krankenpflege war[3]), entzogen[4]), und erst, nachdem die Comturei längst nicht mehr im Besitze des Ordens war, demselben wiederum dienstbar gemacht. Der Austrag mit dem Herrn Eckius läfst sich nach den Acten leider nicht feststellen. Dafs jedoch das Haus im Besitze des Rathes verblieb, ist durch Wehrmann nachgewiesen worden[5]).

1) Lüb. Staatsarchiv, Acta Riga 1596.

2) Die Comturei der Deutschen zu Livland, in den Beiträgen zur Kunde Esth-, Liv- und Curlands, Bd. I.

3) Ueber den Gründungszweck des Ordenshauses in Bremen s. Die Comturei des deutschen Ordens zu Livland, ebenda S. 38.

4) Wehrmann, Das Haus des deutschen Ordens in Lübeck, in der Zeitschrift des Vereins f. Lüb. Gesch. und Alterthumskunde, Bd. V S. 461.

5) Im Jahre 1600 wohnte in dem Hause der Stadthauptmann Johann von Brandenstein, von dem die Herzöge Friedrich und Wilhelm von Curland und

Empfindlicher war es, dass Lübeck im Handelsverkehr mancherlei Engherzigkeit entgegentrat, die zu überwinden auch der eigenen Energie und dem diplomatischen Geschicke seines Rathes nie vollständig gelungen zu sein scheint. Im Jahre 1592 hatte die Compagnie der Rigafahrer über mancherlei Missstände in der Organisation des Rigaer Waarenhandels, über eine wenig freundliche Haltung der Rigaer Behörden und über eine empfindliche Belastung ihres Handels zu klagen. Die gesammten nach Riga hantirenden Kaufleute legten dem Rathe in einer Eingabe dar, „welche Zollsteigerungen und Erschwerungen trotz der von altersher gebräuchlichen Privilegien der Kaufmann jetzt in Riga erfahren müsste“ [Nr. 13], und baten ihn, da „dieser Stadt und ihren Einwohnern zum höchsten daran gelegen sei, dass Kaufmannschaft und Schifffahrt nach Riga wieder reparirt werde“, bei der Königlichen Majestät zu Polen eine Abstellung der Erschwerungen und eine Confirmation der für Riga und das ganze Königreich, sowie für das Fürstenthum Lithauen gültigen Privilegien zu erwirken[1]). Eine beigefügte Denkschrift, betitelt: „Designation und Verzeichniss der vornembsten Gebrechen und Beschwerungen“ umfasste acht Klagepunkte, unter denen das Verbot des Handels von Gast mit Gast augenscheinlich am unliebsamsten empfunden wurde. Im Jahre 1539 hatten, wie wir gesehen[2]), die livländischen Städte dieses Verbot erneuert, und mit welcher Strenge auf alle Fälle des unmittelbaren Kaufschlages mit den Russen und Lithauern geachtet wurde, hatte schon jener unglückliche Hans Vegesack erfahren müssen, der seine Uebertretung des Verbotes in Dorpat mit dem Tode gebüsst haben soll[3]). Ganz so schlimm verfuhr man allerdings in Riga nicht. Aber die Rigafahrer berichten, dass ihre Gesellen und Diener zur Wette gefordert und hier zu hohen Summen „beschatzet“ würden; man halte ihnen ein Crucifix vor, bei dem sie schwören müssten, dass sie mit keinem Fremden gehandelt hätten; weigerten sie sich des Schwures, so würden sie ohne Weiteres verurtheilt Man belaste auch mit grossen und neuen Abgaben ihren Verkehr. Erst im Jahre 1580 sei ein neuer Zoll eingeführt worden, von dessen Ertrage zwei Drittel an den Landesherrn, den König von Polen, abgeführt werden müssten. Im Jahre

---

Semgallen im Jahre 1600 das Haus durch einen Notar zurückforderten. Nach Wehrmann verweigerte der Rath die Herausgabe seines Besitzes. Es ist möglich, dass dieser Anspruch mit dem obigen Vorgange zusammenhängt und hierin eine erneute Reclamation in anderer Form vorliegt. Im 17. Jahrhundert überwies der Rath das Haus mit seinen Nebengebäuden den Vorstehern des St. Gertruden Pocken- und Armenhauses, da deren früheres Haus 1622 bei der Erweiterung der Stadtwälle abgebrochen worden war. [Vergl. Brehmer, Mitth. des V.'s f. Lüb. Gesch. 1887—1890, Sonderabdruck S. 30.]

1) Lüb. Saatsarchiv, Acta Riga.

2) Siehe oben S. 150.

3) A. Winckler, Die Deutsche Hansa in Russland, S. 81.

1584 habe man einen zweiten Zoll folgen lassen und ihn im Jahre 1591 übermässig erhöht. Auch müssten sie für die Armen steuern und zu dem Neuen Hause beitragen. Die Holländer, die von letzterer Beschwer frei seien, hielten ihre Lieger in Riga unbehelligt jahraus und -ein, während sie früher nur sechs Wochen Zeit gehabt hätten, ihre Geschäfte abzuwickeln, und sich alsdann davon machen mussten. Bei der Waage sei die Gebühr nicht nur nach und nach auf mehr als das Dreifache erhöhet worden, sondern sie müsse auch, wenn die Waaren in Ermangelung eines Schiffes nicht sofort oder nach wenigen Tagen verladen werden könnten, zweimal und dreimal erlegt werden. Ein arger Missbrauch sei es auch, dass der Flachs nicht, wie es von altersher gewesen, in seinem Bande gelassen werde, *„sundern alles Pebelsch, Rujensch und anders mehr vorschwindt"*, indem daraus *„Drybundt und Hilligenflachs gemacht"* werde. Der in Fässern gebrachte Talg werde in Tonnen umgeschmolzen und dann, da der Wraker trotzdem die Schlüssel darauf einbrenne, als „guter Tonnentalg" verkauft; ausserdem würden bei den Böttchern schwerere Tonnen bestellt, die statt 2 Lispfund, wie nach alter Gewohnheit, 3 und $3^1/_2$ Lispfund wögen, während in Lübeck nur $2^1/_2$ Lispfund an der Waage abgeschlagen würden. Auch bei dem Leinsamenhandel sei nicht alles, was mit Schlüssel und Jahreszahl gemarkt werde, gute Rigische Leinsaat, sondern es finde sich darunter auch die viel schlechtere russische Saat, die mit einem Kreuze hätte gemarkt werden sollen. In Folge dessen seien in Deutschland zum grossen Schaden der Rigafahrer die Leute allenthalben jämmerlich betrogen worden, was zu vielen Processen in Braunschweig und Westfalen geführt habe. Zur Vorbeugung solcher betrügerischen Manipulationen sei eine bessere Aufsicht bei der Wrake nothwendig, auch in Bezug auf Wachs, Kabelgarn, Reinhanf, Korn und andere Waaren. Endlich hätten Kaufleute und Schiffer beim Einfrieren ihrer Schiffe auf der Düna die schlimme Erfahrung gemacht, dass der Landvoigt Evert Husmann von dem für die Durcheisung erhobenen Gelde die Fischer und Arbeiter nicht genügend besolde; im letzten Winter seien mehrere Schiffe mit den Gütern auf dem Strome umgekommen, da sich die Schiffer ihrer Durcheisung geweigert hätten. In Zukunft müsse es den Schiffern erlaubt sein, den Preis mit den Fischern selbst zu bedingen.

Ueber den Erfolg dieser Vorstellung geben uns die Acten der Compagnie und des Lübecker Staatsarchives keinen Aufschluss. Dass aber bezüglich des Zolles und der Waage eine Aenderung nicht erzielt wurde, geht aus einem Beschlusse des Hansetages vom Jahre 1618 hervor, nach welchem Lübeck und die zu Lübeck versammelten Städte den Rigaer Rath um Herabsetzung des hohen Zolles und des Wägegeldes ersuchen wollten[1]). Auch in den anderen Punkten scheint man es in Riga so

1) Lüb. Staatsarchiv, Acta Riga, 1618.

ziemlich alles beim Alten gelassen zu haben, da sich die Beschwerden wiederholten und neue hinzutraten, wie denn namentlich die Klagen über die Hanf-Wrake, die theilweise bis an das Ohr des Kaisers Matthias drangen, kein Ende nehmen wollten[1]). Im Jahre 1619 beschwerten sich die Bürgermeister von Osnabrück, „dass mit dem Leinsamen, den sie, von Riga aus Liefland kommend, in Lübeck pflegten abzuholen, grosser Falsch und Betrug gebraucht würde, sintemal nicht allein an dem Gewicht ein grosser Mangel und Abgang verspürt, sondern auch der Liefländische Leinsamen mit anderm geringern als Curischen Samen, der nicht so gut, durchstochen und sonst mit allem Unrath vermischet werde; und derohalben gebeten, dass solch unziemlichen und den commerciis sehr schädlichen Dingen mit guten bequemen Mitteln gesteuert werde". Die Stadt Lübeck versprach, an den Rath in Riga zu schreiben und selbst alle mögliche Achtsamkeit auszuüben[2]).

Am ausführlichsten berichten uns die Acten der Compagnie über Verkürzungen ihres Niederlagerechtes. Ihnen gegenüber konnten die Rigafahrer mit Recht darauf hinweisen, dass jeder hansische Kaufmann in jeder anderen hansischen Stadt das Recht habe, seine Waaren in Kellern oder Buden niederzulegen, wie denn auch Lübeck jedem Rigaer, Revaler oder Dorpater Kaufmanne ein Gleiches einräume und wie anders auch der Betrieb eines Grosshandelsgeschäftes nicht möglich war[3]). Im Jahre 1632 aber wurde ihnen verboten, ihre Waaren in offenen Buden in der Stadt und am Hafen niederzulegen, sie zu kellern und zu söllern, und dagegen befohlen, ihr Salz, Malz, Laken und anderes Gut an die Bürger und Einwohner „exclusis peregrinis" zu verkaufen. In einem Schreiben vom Jahre 1635 [Nov. 13] beruft sich der Rigische Rath auf eine von ihm auf die Beschwerden des Lübecker Kaufmannes bereits ertheilte Antwort, dass seine „Factoren alhie sich grobe Missbräuche angemasset" und sich der Wetteordnung widersetzt hätten, und fügt hinzu, wenn er dieselben bestraft habe, so habe er seiner Amtspflicht gewartet und sei deshalb nicht zu beschuldigen, „sintemal wir an unserem Orth den Unrath ins beste sehen und verspüren"; was aber die Klagen der Lübecker Kaufleute über die Talg- und Hanf-Wrake anbelange, so sei dieselbe mit „guten unverdächtigen vereidigten Personen besetzt, und wenn trotzdem Jemand meine, bei der Wrake übervortheilt zu sein, so stehe ihm der Rechtsweg frei, da die Stadt-Kämmerer gebührendermassen ernste Justiz administriren" [Nr. 51].

1) Lüb. Staatsarchiv, Acta Riga, 1618.

2) Burmeister, Beiträge zur Geschichte Europas im 16. Jahrhundert aus den Archiven der Hansestädte, S. 144.

3) W. Stieda, Lübisch-Revaler Handelsbeziehungen im 15. Jahrhundert, in den Mitth. d. Vereins f. Lüb. Gesch. u. Alterthumskunde 1888, S. 201.

In Lübeck hatte man bisher von Repressalien abgesehen. Im Jahre 1636 aber wurde auf Grund der von den Rigafahrern erhobenen Klagen und deren Bitte der Beschluss gefasst, den Rigaer Kaufleuten ebenfalls das Recht zur Auflagerung ihrer Waaren in Kellern und Buden zu entziehen, so dass sie jetzt ihre Güter an der Trave — vom Schiff, vom Prahm oder vom Ufer aus — verkaufen mussten. In Riga überraschte dieser Beschluss. In einem Schreiben von 1636 Nov. 16 sprach der Rath seine Verwunderung darüber aus, dass ihm solche Massnahmen in dem letzten Briefe nicht angezeigt worden seien, wie denn auch in den ihm abschriftlich übersandten Supplicationen der Rigafahrer davon keine Rede sei; erst das nunmehr erhaltene Schreiben vom 2. Nov. enthalte die Eröffnung, dass Lübeck mit Repressalien vorgehen werde; dieses Schreiben sei in einer allgemeinen Rathsversammlung verlesen, und man wundere sich darüber, dass der Lübecker Rath auf den „milden und linkischen Bericht" des Bernhard Drost und des Hans Henrichsohn hin so habe verfahren können. Drost und Henrichsohn seien nicht deshalb bestraft worden, weil sie ihre Waaren „gesöllert und gekellert" haben — was übrigens den Holländern und anderen fremden Kaufleuten untersagt und nur den Lübeckern aus sonderlich guter Affection und nachbarlicher Correspondenz zur Fortpflanzung der Commerzien zwischen beiden guten Städten gestattet sei —, sondern deshalb, weil sie den ganzen Winter über an der Waage und in der Stadt von Bürgern, Fremden und auf dem Lande Ansässigen Waaren aufgekauft und dadurch den Bürgern das Brod weggenommen hätten. Der Lübische Rath hätte von anderen in Riga Negocierenden leicht erfahren können, dass seine Kaufleute ungestört söllern und kellern könnten, wenn sie nicht als Gäste mit Gästen handelten oder sonst der Ordnung zuwider lebten; er könne es daher dem Rigischen Rathe nicht verargen, wenn er sich Lübecks Verfahren gegenüber äqualiter verhalte, so lange Lübeck „in solcher Procedur verharre"; man könne doch nicht verlangen, dass „wir den Euren den Eigen- oder Factoreihandel mit ihren eignen und ihrer Principale und Genossen Geldern während des Winters zum Schaden der Bürgerschaft gestatten sollen". Drost aber könne von seiner Strafe nicht befreit werden, weil er dieselbe „in vielwege verschuldet und wol ein mehres verdient" habe. Was endlich den abermaligen Vorwurf wegen der Wrake betreffe, so werde Riga von Seiten der Rigafahrer mit Unrecht beschuldigt, denn dieselbe werde so verwaltet, dass von den Holländern und anderen Nationen, die in magna copia Waaren aufkauften, keinerlei Klage geführt werde. Auch seien unter den im vergangenen Jahre zurückgeschickten $5^1/_2$ Lispfund Hanf nur $1^1/_2$ Lispfund, und von den im Frühjahre eingeschickten 18 Lispfund nur ungefähr $2^1/_2$ Lispfund derartig befunden worden, dass sie die genaueste Wrake nicht hätten halten können. Wenn man in Lübeck eine

andere Wrake anwende, so dürfe man doch nicht übersehen, dass in jeder Stadt diejenige Wrake gelte, die dort üblich sei, und das Urtheil demjenigen Gerichte zustehe, vor das die Sache gehöre" [Nr. 55].

Auf dieses Schreiben antwortete der Lübecker Rath am 6. Dezember in aller Kürze, dass die Massnahmen in Lübeck auf Grund der glaubhaften Beschwerden des Kaufmanns über die Beschränkungen seines Verkehrs in Riga angeordnet worden seien, damit die Rigaer selbst erfahren sollten, wie sehr dergleichen Vorschriften dem Kaufmanne zur Beschwer werde; da er aber aus Rigas Schreiben vernommen habe, dass man es bei dem alten Herkommen lassen wolle, so habe er alsbald die Anordnung getroffen, dass auch der „Aufführung" der Rigaer Waaren in Lübeck nichts mehr im Wege stehe [Nr. 56].

Bemerkenswerth erscheint die Beschleunigung des gegenseitigen Schriftenaustausches. Vom 2. November war die Klageschrift des Lübecker Rathes datirt, welche die Antwort des Rigaer Rathes vom 16. November erledigte, und bereits am 6. Dezember erfolgte hierauf die Antwort des Lübecker Rathes[1]).

Durch einen widrigen Zufall kam das Lübische Schreiben vom 6. Dezember 1636 nicht an seinen Bestimmungsort, sondern wurde dem Lübecker Boten mit „anderen vielen Briefen" bei Doberan widerrechtlich abgenommen. Als die Rigafahrer diesen Umstand in Erfahrung gebracht hatten, wandten sie sich unter gleichzeitiger Einreichung einer Denkschrift mit der Bitte an den Rath, nochmals an Riga zu schreiben und die Abstellung ihrer Beschwerden, die in der Denkschrift begründet waren, unter Androhung von Repressalien zu fordern. Sie hatten befunden, dass der Rigaer Rath aus der Relation der damaligen, gewesenen Wetteherren ihre „gravamina, Bitte und Begehren nicht allerdings recht eingenommen", und hoben in ihrem Antrage auch hervor, dass „der grösste Haufen" der Rigischen Bürger die hochschädliche monopolistische Neuerung mit Missfallen trage und deren Abschaffung verlange [Nr. 57].

Auf Grund der betreffenden Denkschrift der Rigafahrer [Nr. 58], die uns gleich der früheren vom Jahre 1592 einen lehrreichen Einblick in die Organisation des Lübecker Handels gewärt, erliess der Rath sogleich am 21. April 1637 ein neues Schreiben an Riga. Die gegenseitigen Beschwerden wegen des Kellerns und Söllerns seien nach dem, was Riga unter dem 16. November geschrieben und er in einem abhanden gekommenen

1) Ein Schreiben des Rigaer Rathes vom Jahre 1646 regt eine Verbesserung der Postverbindung zwischen Lübeck und Riga an. Riga habe veranlasst, dass die Post von Danzig in 6 Tagen in Riga sein müsse und Danzig gebeten, dafür zu sorgen, dass auch die Post von Lübeck nach Danzig nicht länger als 6 Tage gebrauche. Es ersuche jetzt den Lübecker Rath, auch seinerseits die Anordnung zu treffen, dass die Post von Lübeck in 2 Tagen in Stettin anlange.

Schreiben vom 6. Dezember geantwortet, erledigt und hoffentlich werde es damit sein Verbleiben haben und bei dem alten Herkommen gelassen werden; aber seine Bürger beschwerten sich auch darüber, dass es ihnen gegen das Herkommen verboten werde, selbst oder durch ihre Diener während des Winters Kaufmannschaft mit den Rigischen Bürgern zu treiben, da doch den Rigischen Kaufleuten zu Lübeck im Winter ebensowohl wie im Sommer Kauf und Verkauf freistehe, und er begehre deshalb, dass der Rigische Rath es auch hierin bei dem Herkommen lasse „wie Sie gern sehen und haben wollen, das mit den Ihrigen dieses Ohrts in selbigen Passu es hinwieder solle gehalten werden". Eben dieser Punkt, der Handel während der Winterszeit, war es, auf den die Denkschrift ausführlich einging, weil er in dem Schreiben des Rathes vom 6. Dezember garnicht berührt worden sei. Einige wenige eigennützige Leute in Riga, „so in grosso und bei grossen Partieen handeln", hätten es bewirkt, dass die Lübischen Kaufleute, Gesellen und socii den Winter über keine Handlung mit den Rigischen Bürgern haben dürften; deren Absicht gehe dahin, aus dem bisherigen freien Handel ein Monopol zu machen; wenn ihre ärmeren Mitbürger, „so mit kleinen Partieen handeln", von Bauern und Fremden kaufen und alsbald mit kleinem Profit verkaufen, gezwungen würden, ihren Handel einzustellen oder ihre Waaren an „die grossen, reichen und mächtigen Hansen" zu veräussern, so hätten diese gewonnen Spiel und könnten den Preis nach Belieben auftreiben; dass Holländer und andere Nationen dasselbe Recht nicht hätten, könne nicht in Betracht kommen; den Lübischen Rigafahrern stehe es nach altem Herkommen und dem Grundsatze der Gegenseitigkeit zu und zwar titulo oneroso, da sie verbunden seien, das Neue Haus und die Armenhäuser zu unterhalten, während die Rigischen Kaufleute in Lübeck dergleichen onera nicht zu tragen hätten; nach dem Worte „diversarum diversa esse nationum et a diversis male inferri" hätten also „die Rigischen und insonderheit der neue holländische Regent daselbst mit dem Exempel der Holländer und anderer Nationen sich weniger denn nichts zu behelfen, geschweige denn, damit dieses monopolistische Verlangen zu coloriren und zu entschuldigen".

Leider ist uns die Antwort des Rigischen Rathes auf diese Vorstellung Lübecks von 1637 April 21 ebenso wenig erhalten, wie ein weiteres Schreiben Lübecks von 1637 September 22, auf das der Rath zu Riga unter dem 23. November 1638 antwortete. In dieser Antwort erklärt derselbe, er sei von den am 16. November 1636 gemachten Zugeständnissen in Bezug auf das Söllern und Kellern und den Verkauf während des Winters, obwohl man ihn des Gegentheils mit Unrecht beschuldige, in keiner Weise abgewichen; wenn aber der Lübische Kaufmann begehre, den Winter hindurch mit eigenen und mit fremden Geldern nicht nur mit den Bürgern, sondern auch mit Fremden Handel zu treiben, wie es früher

wohl vielfach, aber gegen die Statuten und gegen die Wetteordnung geschehen sei, so sei es doch gegen alle Völker- und natürlichen Rechte, dass Fremde, die den bürgerlichen oneribus nicht unterworfen seien, sich in solche bürgerliche Nahrung eindrängen wollten, und er könne nicht glauben, dass der Lübische Rath darin mit seinem Kaufmanne übereinstimme; während des Winters aber seine Waaren aufzulegen und zu verkaufen, stehe seiner früheren Resolution gemäss dem Lübischen Kaufmanne frei, wie von Seiten desselben in dem anliegenden Documente selber bezeugt werde. Das betreffende Document ist ein gleich zu erwähnendes Protocoll der Rigischen Wette vom 16. November 1638.

Mit einer Entwickelung des Grosshandels in Riga mag es zusammenhängen, dass die Lübecker Rigafahrer dergestalt im Winterhandel beschränkt wurden. Der Winterhandel sollte ihnen gestattet, aber auf den Verkauf beschränkt sein; im Interesse des Rigischen Grosshandels sollten sie von den Kleinhändlern, Gästen und Bauern fortan im Winter nicht mehr einkaufen dürfen. In diesem Punkte lag die Schädigung des Lübeckischen Interesses: nicht das Geschäft schlechthin, wohl aber solche Formen desselben, mit denen es gewinnreich betrieben werden konnte und die ihm auch eine aussichtsvolle Concurrenz auf dritten Märkten gewährleisteten, wurden verboten oder beschränkt.

Es spricht äusserst wenig zu Gunsten des Rigaer Rathes, dass, als am 16. November 1638 acht Personen, Hans Langhaar, Andres Dassel, Peter Hugosin, Bernhard Drost, Hans Jordans, Heinrich Meins, Tönnies Barkhusen und Hermann Wortmann vor der Wette befragt wurden, ob sie im vergangenen Winter wegen des Auflegens ihrer Waaren und deren Veräusserung an Bürger abseiten des Wettegerichts molestirt worden seien, daraufhin zwei von ihnen, Tönnies Barkhusen und Hermann Wortmann, die Erklärung abgaben, sie hätten sich über nichts zu beschweren und es sei ihnen gewährt worden, ihre Waaren im Winter aufzulegen und zu verkaufen. Es ist an dem hierüber aufgenommenen, nach Lübeck gesandten Protocolle auffällig, dass nicht nur von den acht vernommenen Personen nur zwei diese Erklärung abgaben, sondern auch grade die übrigen sechs als Lübische Bürger bezeichnet werden.

§ 3. Die Organisation des Lübecker Handels in Riga. Das System der Lieger und Gehilfen. Winterhandel. Gesellschaftshandel. Geldverkehr. Commissionsgeschäfte.

In ihren Supplicationen und Eingaben an den Rath haben die Rigafahrer ein rühmliches Zeugniss hinterlassen dafür, dass sie treu und fest zusammenstanden, um ihre Rechte und Forderungen gemeinschaftlich aufrecht zu erhalten. Natürlich handelten sie dabei zunächst im Interesse

ihres eignen Wohl und Wehe. Aber ihre Wirksamkeit erstreckte sich doch weiter. Indem die Compagnie dem Rathe in den Fragen des auswärtigen Verkehrs als Beratherin zur Seite trat und ihn auf Grund ihrer speciellen Erfahrungen und Einsichten mit ihren Gutachten und Denkschriften in den Fragen des Handels unterstützte, diente sie damit auch dem Allgemeininteresse der Stadt. Es sei beispielsweise nur an das Auftreten der Compagnie gegen die Fälschungen im Flachs-, Hanf- und Leinsamenhandel erinnert: war doch mit diesem Handel eine wichtige Kundschaft in Westfalen, Hannover, Braunschweig und Sachsen verbunden und von dem Rufe des Lübischen Marktes der Absatz nach dorthin abhängig.

Sehr wahrscheinlich wurden viel weniger die neuen Abgaben und Zölle, als die grundsätzlichen Neuerungen, die Aenderungen im System des Verkehrs unliebsam empfunden. Mit dem seit 1590 dreifach erhöhten Zolle werden sich die Rigafahrer als geschickte Kaufleute wohl abgefunden haben; wenigstens treten in den späteren Supplicationen der Compagnie hierüber Klagen nicht mehr auf. Aber in den Neuerungen, welche sie von der Berührung mit den Russen und der Landbevölkerung zurückhielten, ihnen Vorschriften über die Lagerung und den Einkauf ihrer Waaren machten und sie dergestalt in ihrer freien Disposition behinderten, in alledem mussten sie mit Recht eine Beschränkung ihrer bisherigen rechtlichen Stellung beklagen. Am meisten benachtheiligte sie das Verbot des Handels mit den Russen und anderen Gästen, mit den Bauern und Kleinhändlern und des Einkaufes im Winter, grade derjenigen Hantirungen, die ihrem von den Liegern bedienten Factoreihandel den eigentlichen Inhalt gaben Während der Lübecker Kaufmann früher an den Waarenbezügen, die sich von den inländischen Sammelpunkten des Verkehrs, von Polozk, Smolensk, Witebsk, Dünaburg und Susdal her auf der Düna sammelten und in den Lägern in Riga zusammenströmten, mit seinem Capital und seiner Arbeit unmittelbar betheiligt war, sah er jetzt für seine Arbeit und seinen Credit das Anwendungsgebiet mehr und mehr beschränkt. Namentlich mussten sich die Wirkungen des Monopols der Gilde-Kaufleute in einer Richtung des heimathlichen Geschäftes bemerkbar machen. Man unterhielt in Lübeck nach wie vor ein anscheinend nicht unbedeutendes Activgeschäft nach den Niederlanden und nach England. Dass hierbei auch die Rigaer Producte eine Rolle spielten, geht aus den erhaltenen notariellen Protocollen[1]) über die Untersuchungen des gefälschten Hanfes hervor. Flachs und Hanf wurden nach dem deutschen Inlande, aber auch nach Hamburg, sowie direct nach Amsterdam und England verhandelt[2]). Im Verkehr mit Holland war besonders ein Kaufmann Thomas Storningk

1) Lübecker Staatsarchiv, Acta Riga.
2) Daselbst.

thätig, der, vermuthlich ein Rigafahrer, infolge der üblen Erfahrungen, die er in Geschäften mit dem Kaufmanne Schlüter in Riga gemacht hatte, im Jahre 1618 persönlich beim Kaiser Matthias erschien und dessen Schutz gegen diese Missstände anrief[1]). Es liegt auf der Hand, dass den Lübecker Kaufleuten in diesen ihren Geschäftsunternehmungen nach Holland und England von den Rigaer Grosshändlern eine empfindliche Concurrenz bereitet wurde, weil sie in Amsterdam und London ihnen gegenüber als Verkäufer aus erster Hand auftraten. Die Lübecker Kaufleute mussten, wenn sie nicht höhere Preise stellen wollten, sich mit einem geringeren Verdienste begnügen. Hauptsächlich dieses Uebelstandes wegen suchten die Rigafahrer, da ja der Handel mit den Russen verboten und auch der heimliche Verkehr vermuthlich streng controllirt wurde, diesen directen Verkehr mit der Landbevölkerung und den Rigaer Kleinhändlern zu pflegen und zu entwickeln. Ihre Factoren und Gehilfen, die den Winter über in Riga verblieben, benutzten die Geschäftsstille zu Aufkäufen nicht nur bei den kleineren Zwischenhändlern, sondern, wie es scheint, auch bei den Producenten selbst im Umlande Rigas. Die Grosskaufleute Rigas suchten aber auch diese Form des Lübecker Einkaufes unmöglich zu machen, weil sie allein Herren des Marktes sein wollten, und setzten deshalb bei dem Rathe das Verbot durch. In der erwähnten Denkschrift vom 15. April 1637 [58] wiesen dem gegenüber die Rigafahrer darauf hin, dass diese Beschränkung ihres Handels zugleich eine Schädigung der Rigischen Bürgerschaft sei, denn „die gemeinen und geringen Bürger, die doch die Mehrzahl bildeten, könnten, wenn die Grosshändler ihre Absicht erreichen würden, den Bettelstab in die Hand nehmen oder sich in die Dienste der grossen Herren begeben".

In der übrigen Handhabung des Handels unserer Rigafahrer finden wir die alten Formen wieder, in denen sich der hansische Handel schon während der Frühzeit des Mittelalters bewegte.

Was zunächst ihre Factoren, Diener und Gehilfen betrifft, so erklärt sich deren Mitarbeit im Handel der Compagnie schon aus den Bestimmungen über die Ausbildung der Kaufmannslehrlinge, nach denen dieselben nicht nur sechs Jahre lernen, sondern auch noch mehrere Jahre in der Fremde thätig sein mussten, ehe sie zum Handel an der Trave zugelassen wurden. Begründet war ihre Mitarbeit im Character des mittelalterlichen Handels. Neben dem Handel mit dem Bezugslande unterhielt der Kaufmann auch Handel nach dritten Märkten. Ferner hatte er das Geschäft am Platze persönlich zu besorgen.

Die Acten der Rigafahrer bieten dafür mannigfache Beispiele[2]). Jener Thomas Storningk kaufte im Jahre 1618 von dem Kaufmanne

1) Lübecker Staatsarchiv, Acta Riga 1618.
2) Daselbst.

Schlüter in Riga 4 Bund Hanf und verkaufte davon an den Lübecker Kaufmann Gerdt von Lingen ein Bund, während er den übrigen Theil an einen dritten Kaufmann ins Ausland absetzte. Der Kaufmann Sanders in Hamburg kaufte im Jahre 1621 von Jochim Vredenhagen in Lübeck für Rechnung von Peter von Leyden in Amsterdam 5 Bund Hanf im Gewichte von 42 Schiffspfund und 4 Liespfund, die Vredenhagen seinerseits von dem Kaufmanne Jürgen Schwitzer in Lübeck erstanden hatte und die nun zunächst an zwei Abnehmer, Albert Denis und Hans Kassler, gingen, von denen der letztere seinen Antheil wieder an den Kaufmann Reisser in Hamburg absetzte[1]). Im selben Jahre verkaufte der Kaufmann Flüchting [Füchting?] einen Posten Hanf an zwei Hamburger Kaufleute, Hans Clers und Hans Warnecke, welche die Waare wieder durch mehrere andere, dritte und vierte Hände gehen liessen. Nur der grosse Gewinn, der bei den Handelsgeschäften gemacht wurde, machte einen so vielgliedrigen Zwischenhandel möglich.

Des Weiteren kannte der Handel nicht die heutige Specialisirung nach Waaren und Waarenzweigen, sondern in der Hand eines Kaufmannes lagen häufig die verschiedenartigsten Producte. Ausser einer möglichst umfassenden Waarenkunde war eine genaue Kenntniss der allgemeinen und zeitweiligen Marktverhältnisse jedes Handelsplatzes und seiner Nachbarorte nothwendig. Dass der Kaufmann zu einer möglichst allseitigen persönlichen Wahrnehmung der Interessen seines Geschäftes mit seiner Vertretung Factoren, Diener oder Gehilfen betraute, die in Folge ihrer langjährigen Lehre mit dem heimathlichen Geschäfte vertraut, häufig auch als nahe Anverwandte thätige und bewährte Mitarbeiter der heimathlichen Firma waren, war somit für den mittelalterlichen Handelsbetrieb unentbehrlich. Nicht also lediglich nach Ueberlieferung und Herkommen, sondern der lange erprobten Zweckmässigkeit wegen hielten die Rigafahrer an dem System der Factoren und Lieger fest. Den Rigischen Grosshändlern mag die stete Anwesenheit des Lübecker Kaufmannes in seinen Vertretern Winter und Sommer hindurch lästig gewesen sein, vielleicht um so mehr, als sie selbst bei Weitem nicht mit gleicher Sorgfalt ihr Geschäft in Lübeck persönlich an der Trave bedienten. Es lag in der Geschäftsweise des Lübecker Kaufmannes eine ständige Controlle ihres Marktes. Auch nach Schifffahrtsschluss setzten die Factoren und Gehilfen in ihren Häusern und Kellern die Handelsgeschäfte fort, kaufschlagten mit Bauern und Kleinhändlern, fuhren mit Schlitten über Land und brachten andererseits ihre Winterläger, die ihnen noch die letzten Herbstschiffe completirt hatten, an den Mann, während sie livländische und russische Producte aufspeicherten, so dass schon für die ersten Schiffe, die mit offenem Wasser eintrafen,

1) Lübecker Staatsarchiv, Acta Riga 1618.

volle Frachten vorhanden waren. Dabei lebten sie nicht geduldet und zurückgezogen in ihren Quartieren, sondern waren organisirt, traten wie ein eigner Stand auf und hatten an dem Neuen Hause ihren festen Rückhalt, ihren geselligen und gesellschaftlichen Mittelpunkt.

Die wiederholten Klagen des Rigaer Rathes über den Winterhandel der Lübecker mit eignen und fremden, „ihrer Principale und deren Sociorum Geldern" belehrt uns, dass auch die Form des Gesellschaftshandels häufig benutzt wurde. Die Societäten waren in Lübeck eine alte Geschäftsform. Schon das älteste der vorhandenen Stadtbücher trug für die Jahre 1311 bis 1360 unter dem Rubrum „societates" 300 Gesellschaftsverträge ein, deren Fortsetzungen ersichtlich machen, wie sich eine Gesellschaft und eine Vereinbarung mit der anderen verflocht und wie sich die Unternehmungen nach allen Theilen der hansischen Welt ausdehnten, nach Livland, Flandern, Spanien, nach dem Rheinlande und Westfalen, nach Frankfurt, Mainz und Breslau[1]). In den Societäten lag die Vermittelung zwischen grossen geographischen Gegensätzen und sehr entgegengesetzten Bedürfnissen. Das französische Seesalz regte mit seinen grossen Bezügen häufig zu Associationen an. Am 31. März 1437 bekannte der Hamburger Schiffer Tidemann dem Kaufmanne Kersten Volle gegenüber vor dem Stadtbuche in Lübeck[2]), dass er von der Elbe direct nach der Baye und von dort direct „dat Zwin voreby" nach Livland segeln wolle, um in Reval die ihm von Volle vorausbezahlten 13 Last bayeschen Salzes an Dietrich von der Beke abzuliefern; würde er gezwungen sein, in England, Flandern, Zeeland oder Holland zu löschen, so sollte er dort Volle oder dessen „procurator" $2^1/_2$ Hundert Salzes unentgeltlich liefern. Einen anderen Vertrag schlossen am 31. März 1442 Hinrich Sunderbek, Hinrik Swinde und Hinrik Glusing mit dem Schiffer Daniel Vroudenberg, der mit einem Holk von Wismar nach der Baye und von dort mit seiner Ladung direct nach Riga segeln sollte. In Riga sollte der Antheil des Hinrich Swinde an den Kaufmann Gherd von Borken, der Antheil des Hinrich Sunderbek an Hans von Dyke und Glusings Antheil an Cord Bardmann abgeliefert werden[3]).

Wenn auch die Beispiele für den Gesellschaftshandel mit Riga nach den bisher eröffneten Quellen weniger zahlreich als in Beziehung auf Reval sind, so lassen doch für das 16. und 17. Jahrhundert die Verhandlungen

---

1) Pauli, Lüb. Zustände Bd. I, S. 139 ff.

2) Lüb. Urkundenbuch Bd. VII, Nr. 729.

3) Lüb. Urkundenbuch Bd. VIII, Nr. 65. — Bei der im Jahre 1366 erfolgten Liquidation des Genossenschaftsvermögens der beiden Kaufleute Bernhard Pepersack und Heinrich Kock mit $7620^1/_2$ Guldgulden [60964 Mark letzter lüb. Währung] befanden sich 102 Mark rein Silber oder 580 Gulden, welche die Liquidatoren durch Henning von Rinteln nach Riga gesandt hatten. Pauli, Lüb. Zustände Bd. I, S. 142.

zwischen den beiden Städten erkennen, dass das Genossenschaftscapital der Lübecker an der Düna eine grosse Rolle spielte. Auch bei den Societätsgeschäften der Danziger Grosshändler richteten sich die Unternehmungen am häufigsten auf Brügge, Lübeck, Reval und Riga[1]).

Leider geben uns weder die Acten der Rigafahrer ein deutliches Bild von den Details ihres Societätshandels, noch haben sich Lübische Handelsbriefe ermitteln lassen, die uns einen so anziehenden Einblick in den inneren Geschäftsbetrieb und in das kaufmännische Privatleben der Rigafahrer erschliessen könnten, wie ihn der Nachlass des Lübecker Kaufmannes Vockinghusen, der nach Reval und nach Köln handelte, ermöglicht[2]).

Das Geldgeschäft bewegte sich in Formen, die bereits alle Elemente des heutigen Bank- und Wechselhandels enthielten. Grade durch den Genossenschaftshandel empfing der Wechsel- und Schuldbriefverkehr eine häufige Anregung, indem er den Waarenumsatz und die Zahlungsabwickelung vereinfachte und beschleunigte. Die Acten der Rigafahrer bieten auch nach dieser Seite keine reiche Ausbeute. Immerhin haben schon Pauli's Untersuchungen des Lübecker Bank- und Geldwechselverkehrs erkennen lassen, dass dem lebhaften Handelsgeschäfte mit Livland auch ein lebhaftes Wechselgeschäft diente. Ein Geldgeschäft, an dem zwei Lübecker Bürger, Christian Rotterdamb und der Rigafahrer Holtermann, sowie drei Kaufleute von Riga, Jacob Becker, Fricke und Heinrich Kuse betheiligt waren, gewährt in mehr als einer Beziehung Interesse [Nr. 67]. Der Kaufmann Christian Rotterdamb liess im Jahre 1640 mit dem Schiffe des Schiffers Peter Prill 6 Stücke Rheinwein verfrachten und beauftragte den Rigafahrer Bernd Holtermann mit ihrem Verkaufe in Riga. Holtermann übernahm den Auftrag und verkaufte die sechs Fässer Wein in Riga an einen Jacob Becker und zwar „auf Zeit" gegen einen Schuldbrief über 1362 Thaler, da er Baarzahlung nicht erhalten konnte. Da er Becker die Obligation auf seinen Namen hatte ausschreiben lassen, so konnte er dieselbe, als ihm selbst Baarmittel knapp wurden, an einen Kaufmann Fricke, dem er 400 Thaler schuldete, weiter begeben, indem dieser ihm einen Revers ausstellte, dass er ihm die Obligation zurückgeben würde, wenn die 400 Thaler von ihm selbst oder von anderer Seite bezahlt werden würden. Christian Rotterdamb hatte sich anfänglich nichts Schlimmes dabei gedacht, als ihm Holtermann statt der Obligation Beckers nur den Revers Frickes einhändigte; als er aber bald darauf erfuhr, dass Fricke den Schuldschein gegen Empfang von 400 Thalern an einen anderen Schuldner des Holtermann, Heinrich Kuse, weitergegeben und dass dieser, der ca. 1100 Thaler

1) Hirsch a. a. O. S. 229.

2) Wilh. Stieda, Lübische Bernsteindreher oder Paternostermacher in den Mittheilungen des Vereins f. Lüb. Gesch. u. Alterthumskunde, 2. Heft S. 111.

von Holtermann zu fordern hatte, das Papier dann Heinrich Becker zur Zahlung präsentirt hatte, beeilte er sich, bei dem Niedergerichte zu Riga den Revers des Fricke zu produciren und seine Rechtsansprüche geltend zu machen. Das Niedergericht entschied jedoch zu Gunsten des Heinrich Kuse und Christian Rotterdamb sah sich genöthigt, die Vermittelung des Lübecker Rathes anzurufen und die Richtigkeit seiner Angaben zu beschwören. Der Rath willfahrte seinem Gesuche durch ein Schreiben an den Rath zu Riga, in dem er denselben bat, Rotterdamb und dessen Bruder, den dieser bevollmächtigt nach Riga geschickt hatte, zu ihrem Rechte zu verhelfen.

Bemerkenswerth an diesem Vorgange[1]) ist zunächst, dass er zeigt, wie dem Handel das persönliche Vertrauen, welches heute eine seiner Grundlagen ist, auch damals keineswegs gefehlt hat[2]). Sodann liegt bei ihm ein abgeschlossenes Commissionsgeschäft vor. Beweise für das Vorkommen solcher Geschäfte im Lübisch-Rigischen Handel schon im 13. Jahrhundert sind von Hildebrand erbracht worden[3]). Im Jahre 1430 bezeugte Reval dem Rigaer Rathe, dass der Revaler Bürger Bertram Fredekink, der dem Schiffer Lubbert von Ummen zwei Fass Flachs, damit er sie zu seinem Besten verkaufe, übergeben, bisher aber keine Nachricht über seine Waare erhalten hätte, den Hans Tymmermann und den Dietrich Gelpin ermächtigt habe, dem Schiffer Lubbert den Flachs oder das Geld abzunehmen[4]). Im selben Jahre bezeugte der Rath zu Riga, dass der Rigische Bürger Gerd von Borken im Auftrage Swanebekes an den Kaufmann Johann von dem Springe in Lübeck ein Stroh Wachs von 2 Böden im Gewichte von 24 Lispfund und 3 Marktpfund, sowie ein Stroh von 1 Boden im Gewicht von 17 Lispfund und 3 Marktpfund mit Schiffer Papeke gesandt habe[5]). In diesem wie in jenem Falle setzte das Commissionsgeschäft erhebliche Werthe um und auch der Umstand ist daran bemerkenswerth, dass man sich des Schiffers selbst als eines Commissionärs bediente. Wiederum im Jahre 1430 bezeugten die Aeltermänner des Brügger Contors Reval gegenüber, dass ihr Mitältermann Engelbert von Harpen und Tile Kerstens den Gerd von Lynne und den Johann Rotart bevollmächtigt hätten, von Johann von Ruden in Reval 2 Hundert Salz oder den Preis dafür zu empfangen; dieses Salz sei dem Johann von Ruden

---

1) Die Schuldverschreibung hatte hier die Bedeutung eines Sola-Wechsels; die in ihr enthaltene Forderung wurde einem Dritten cedirt, zugleich war ein Verfall-Termin vorgesehen, indem Holtermann die Waaren an Jacob Becker „auf Zeit“ verkauft hatte.

2) Siehe dagegen Pauli a. a. O. Bd. I, S. 123.

3) Herm. Hildebrand a. a. O. S. XXV—XXVI.

4) Liv-, Esth- und Curl. Urkundenbuch Bd. VIII, Nr. 217.

5) Daselbst Bd. VIII, Nr. 219.

durch Heinrich Schilder mit der Erklärung zugesandt worden, dass er das Eigenthum daran an die vorgenannten Kaufleute Harpen und Kerstens als Abbezahlung auf eine Schuld überwiesen habe[1]). Ein anderes Beispiel aus dem Jahre 1415 ist eines mit ihm verbundenen civilrechtlichen Anspruches wegen bemerkenswerth. Der Comthur zu Fellin hatte dem Kaufmanne Hermann Cruse in Reval Geld und Getreide übersandt, damit er hierfür „die Nothdurft seines Hauses" einkaufen und besorgen solle; da aber Cruse mit dem Gelde und Gute zunächst seine Schulden bezahlt hatte, so bat der Comthur den Rath zu Reval, ihm durch die Einziehung dessen, was Cruse ausstehen habe, zum Ersatze seines Schadens zu verhelfen, und sodann, als der Rath erwiderte, dass er dazu nach dem Lübeckischen Rechte nicht im Stande sei, von den mit Beschlag belegten Gütern Cruses ohne sein und des Ordensmeisters Vorwissen nichts herauszugeben[2]).

Solche Beispiele des Commissionsgeschäftes, die sich noch vielfach vermehren liessen, beweisen seine Existenz; eine eigentlich häufige Handelsform war es trotzdem nicht. Der Commissionshandel bestand nicht seiner selbst wegen, sondern mehr oder weniger bezeugen alle Aufzeichnungen das Zufällige und Gelegentliche in seinem Charakter. Das Geschäft für eigene Rechnung mit unmittelbarer Bestreitung aller Auslagen in baar oder in Waaren war und blieb allem Anscheine nach auch im 16. und 17. Jahrhundert die vorherrschendste Form des Umsatzes, weil eben der Handel ungleich mehr als heute auf ererbten persönlichen Beziehungen beruhte. Erst als sich in Lübeck die Bestimmungen der Kaufmannsordnung über die verpönte Durchfuhr fremder Waaren lockerten und der Streit um die Freiheit des Speditionshandels die vereinigten Compagnieen unter Führung der Hispanischen Collecten in eine erbitterte Gegnerschaft zu den Schonenfahrern führte, denen das Propregeschäft nach alter Ueberlieferung als die eigentliche Incarnation des ganzen städtischen Handels galt, und als sich dieser Streit schliesslich doch zu Gunsten des freien Transitverkehrs entschied, erst da erhielt auch das Commissionsgeschäft eine neue und kräftigere Basis, indem es sich mit dem Speditionshandel aufs Engste verband und erst aus diesem die nachhaltigen Anregungen hervorgingen, denen es in Lübeck seine spätere und heutige Blüthe verdankte.

1) Liv-, Esth- u. Curl. Urkundenbuch Bd. VIII, Nr. 226.
2) Daselbst Bd. V, Nr. 2033.

III. Kapitel.

Der Waarenverkehr.

Der Waarenmarkt der livländischen Städte zeigte viel Aehnlichkeit mit dem von Nowgorod. Das Productions- und Consumtionsgebiet war physikalisch hier wie dort dasselbe und in vieler Beziehung war aus diesem Grunde der livländische Waarenverkehr eine Wiederholung des Nowgoroder Handels. Dennoch hatte Livland auch hierin seine besondere Stellung. Ein Vorzug war der auf dem kleineren Gebiete zufolge des höheren Culturzustandes erreichte intensivere Consum gegenüber der extensiven Wirthschaftsweise des nördlichen Nachbarreichs. Sodann trat als ein Vorzug des Dünagebietes die besondere Qualität vieler seiner Ausfuhrproducte hinzu. Der livländische Flachs wurde die Grundlage der blühenden Leinenindustrie Englands. Aber auch die Entwickelung der heute mit ihr rivalisirenden schlesischen und westfälischen Manufactur knüpfte unmittelbar an den livländischen Leinsamen an, von dem Schlesien zu Saatzwecken im Jahre 1749—50 10480 Tonnen aus Riga einführte[1]). In dem Jahrhunderte langen Kampfe, den Stettin mit Frankfurt a. O. um das Stapelrecht an der Oder führte, war das letzte praecipuum, welches beide Städte für ihre Niederlage retteten, die Rigaer Leinsaat, welche in Frankfurt jährlich in Mengen zum Werthe von 2—300000 Thalern gelagert wurde[2]), und als dann Frankfurt auch dieses letzte Stapelgut verlor, billigte ihm Friedrich der Grosse, damit sein Handel nicht zu schwer geschädigt würde, eine jährliche Entschädigungssumme zu, die nach dem Werthe des Einkaufes der letzten Jahre bemessen wurde[3]). In Lübeck ist die Rigaer Säesaat noch heute einer der wichtigeren Einfuhrartikel und bis heute sind die Hauptabsatzgebiete jene Provinzen geblieben, deren Abnehmer im Jahre 1635 mit den Rigafahrern wegen der Einmischungen von russischer Leinsaat processirten.

---

1) Fechner, Der Zustand des schlesischen Handels vor der Besitzergreifung des Landes durch Friedrich den Grossen in Conrads Jahrbücher für Nationalöconomie und Statistik Bd. X, Heft 10 S. 210, Anmerkung 4. — Schmidt, Geschichte des Handels und der Schifffahrt Stettins II. Theil, S. 179.

2) Klöden, Beiträge zur Geschichte des Oderhandels VII. Stück, S. 8.

3) Ebenda. Zu den letzten Producten, in denen Frankfurt das jus stapulae ausübte und damit den Speditionshandel Stettins schädigte, gehörten Eisen, Heringe und Stockfische.

§ 1. Die Ausfuhr Lübecks nach Riga.

Die Ausfuhr nach Riga war sehr mannigfacher Art. Neben den Bedürfnissen des Tages, des täglichen Gebrauches für das Haus und Gewerbe, hatten auch die Intelligenz- und Luxusproducte ihre Bedeutung. Den Absatz von Handwerkserzeugnissen, die im Norden und auch in Nowgorod eine willige Abnahme fanden, beschränkte in Riga die entwickelte eigne Gewerbethätigkeit. Immerhin kam der starke Verbrauch des weiteren Hinterlandes als ein Absatzgebiet in Betracht. Hervortretend war jedenfalls der Handel mit Verzehrungsgegenständen, mit Salz, Heringen, Colonialwaaren, Wein, Bier, Malz, sodann mit Tüchern, mit Metallen, hauptsächlich Silber, Kupfer, Zinn und Blei. Andere von Livland regelmässig eingeführte Erzeugnisse der westlichen Industrie waren nach Riesenkampff[1]) Zinn, Kupfer, Eisen, Blei, Schwefel, Metallwaaren, Salz, Wein, Bier, bisweilen Getreide, gesalzene Fische, Tücher, Leinwand, Pergament. Stieda erweitert das Verzeichniss nach Bereschkow mit eisernen Fabrikaten, rothen Weinen, Meth, Fleisch, bisweilen flandrischen, englischen, deutschen, polnischen Tüchern, Handschuhen, Gespinnsten, Nadeln, Saffran und Paternosterkränzen[2]).

Danzigs Ausfuhr nach Riga und Reval bestand nach Hirsch[3]) in Eisendraht, Harnischen, Steigbügeln (Stegerepen), Brotmessern, Baien- und Aschensalz, Wein, Hopfen, Bier, Heringen, Stör-Rogen, englischen, Tüchern, grauen, Stockbreit, Leinwand, Parchend, Kürschner-Arbeiten, Kleidern, Hosen, Handschuhen, Gürteln, Kisten, Kontoren, Schüsseln Tellern, Kannen, Glas, Alaun, Saffran, Thymian. Hildebrand führt im Rigischen Schuldbuche Salz, Pferde, Poperingensche und Ypersche Tücher, Purpurtücher, Taflaken, Märkische, Aachener Tücher und Watmal auf[4]).

Durch die Acten der Rigafahrer-Compagnie wird unsere Kenntniss der Lübischen Ausfuhr nach Riga nur wenig gefördert. Ein unter den Compagnie-Acten erhaltenes Verzeichniss der von Herzog Carls Ausliegern aufgebrachten Schiffe bezeichnet die Ladungen sehr allgemein mit Kaufmannswaaren und Kramgut. Nur in einem Falle werden Salz, Malz, Seidenwaaren, Braunschweiger Waaren und Laken unterschieden. Die Taxen der Träger am Rigischen Lehne erwähnen als Ausfuhrgut: Salpeter in ganzen und in halben Fässern von je 6 und 3 Schiffspfunden, Galmey in Fässern von je 4 bis 5 Schiffspfunden, Alaun, Vitriol und Schwefel in grossen und kleinen Fässern, Oel und Citronen (Limonien), Corinten in Bots von 5 bis 6 Schiffspfunden und in halben Bots von je 4 bis 5 Schiffs-

1) Riesenkampff, Der deutsche Hof zu Nowgorod, S. 122.
2) Wilh. Stieda, Revaler Zollbücher und Quittungen, S. XCIX.
3) Hirsch, Handels- und Gewerbegeschichte Danzigs, S. 198.
4) Herm. Hildebrand a. a. O. S. LV–LVI.

pfunden [Nr. 69]. Pulver oder „Büchsenpulver", wie es meist genannt wird, wurde in ganzen und halben Tonnen, sowie nach Oxhöften verhandelt. Alles andere an Ausfuhrgütern fassten die Taxen mit „Tonnengut" und „kleen gut" zusammen. Ersteres wird in den Trägerrollen mit 7 Tonnen bemessen.

Für die Dürftigkeit der Angaben über den Ausfuhrverkehr der Rigafahrer im Speciellen entschädigt eine alphabetisch geordnete undatirte Zollrolle der Stadt, anscheinend aus dem Ende des 17. Jahrhunderts [Nr. 98], die im Wesentlichen den Zustand des Waarenverkehrs, wie er während des 16. Jahrhunderts beschaffen war, darstellen dürfte. Wenn auch an der Hand dieses Waarenregisters mit Sicherheit nicht zu bestimmen ist, ob alle und jede dieser Waaren ihren regelmässigen Weg nach Riga fanden, so bietet doch die Rolle ein sehr anziehendes Bild von dem Reichthume des Lübecker Waarenmarktes und gewährt viele bemerkenswerthe Aufschlüsse. Von jeher lag grade in der Auswahl und der Mannigfaltigkeit seiner Waaren-Läger eine Stärke des Lübeckischen Handels, in der sich die Anziehungskraft auch für die ostbaltischen Städte trotz ihrer erweiterten Verbindungen mit England, Flandern und Rotterdam erhalten musste[1]).

Die Abtheilung Colonialwaaren zeigt die reiche Musterkarte des spätmittelalterlichen Handels. Sie umfasst Amomi semen (Nelkenpfeffer), Anis, Bauмöl, Cacao, Caffeebohnen, Cannel (Zimmet), Capern, Cardamom, Castanien, Chocolade, Citronen, Confitüren, Coriander, Corinten, Cubeben, Datteln, Lübecker und fremden Bier-Essig, Feigen, Ingwer, candirten Ingwer, feineren candirten Ingwer, Lorbeer, Lorbeeröle, Mandeln, Manna, Muskatblumen und Muskatnüsse, Nelken, Oliven, Paradieskörner[2]), Pfeffer, Pommeranzen, Prünellen, Quitten, Reis, Rosinen, Saffran, Lüneburgisches, französisches, spanisches, englisches oder schottisches Salz, Salz von Salz gesotten, Salgemine (polnisches Salz), Succade, Syrup, Taback, Thee, Zucker in verschiedenen Sorten und zwar weissen Zucker in Broden, Puderzucker, braunen und gelben Puderzucker, weissen Candis, braunen Candis, Muskavade („Masquebade") oder Rohzucker.

Unter den Drogen führt die Zollrolle an Apothekerwaaren auf: Calmus, Cassia, Bolus, Fenchel, Krebssteine, Lakritzenholz, Manna, Rhabarber, Rhapontica, Rosmarin, Süssholz, Zitwersamen; an Farben und Farbstoffen: Arsenik, Asche, Aurum Pigmentum, Blaue Malerfarbe, Bleistein, Bleiweiss, Brasilienholz, Braunroth, Campescheholz, Cochenille, Crapp, Curcumey[3]), Fernambuck, Firniss, Foenum graecum (zum Gelbfärben),

1) Fr. Siewert, Der deutsche Handel nach den Nordischen Reichen, S. 81 ff.

2) Paradieskörner, aromatische Samen nach Gestalt und Eigenschaft ähnlich dem Cardomom [Seubert, Allgem. Waarenkunde 2, S. 303].

3) Radix Curcumae, Gelbwurzel zum Färben benutzt [Nemnich, Waaren-Lexicon Bd. I, Sp. 205].

Galläpfel, Glätte, Indigo, Lack, Mennig, Methfarbe, Oker, Röthe, Saffran, Sandelholz, Scharte, Spanisch Grün, Sumach (Schmack), Terpentin, Terpentinöl, Vitriol, Waid, Weinstein und Zinnober; an anderen Drogen: Amidam, Alaun, Flottholz (zur Netzfabrikation), Marienholz, Salpeter, Schwefel und Weihrauch.

Umfangreicher gestaltet sich die Liste der Manufacturen, die sich in folgende fünf Gruppen theilen lassen: 1. Fertige und halbfertige Fabrikate aus Metall: Weissblech, Schwarzblech, Eisenplatten, Eisendraht, eiserne Ambosse, Anker und Bolzen, Hammer, Oefen, Kisten, Pfannen, Schaufeln, Schapen, Grapen und Töpfe, Kupferbleche und kupferne Kessel, Messingdraht, messingene Kessel, Grapengut (alt und neu), Glocken und Glockengut (alt und neu), Stangenstahl, Nägel aus Schweden und Holland, Schlösser, Schneidemesser und Sensen (nach Dutzenden), Buchbinder-Spahne und Vollkratzen, Kratzen (alte und neue in Dutzenden). 2. Fertige und halbfertige Fabrikate aus Glas und zwar: Glas in Fudern, Glas aus Rouen (in Kisten und Körben), Glas aus Flandern (in Körben), aus Mecklenburg und Holstein (in $^1/_1$ und $^1/_2$ Kisten), englische Scheiben (in halben Kisten), ferner hessisches und italienisches Glas (in Kisten), Glaskorallen, Trink- und Spitzgläser, Flaschen und Bouteillen — jene werden nach Schock, diese nach Tausenden aufgeführt, woraus auf einen bedeutenden Umsatz zu schliessen sein wird —, endlich Spiegel, Porcellan, Krüge (in Fässern, Kisten und Körben), Kacheln (Glas-Ofensteine, 52 auf einen Ofen), Ahlstrack und feine Klinker (als Steingut). Zu fertigen und halbfertigen Textilfabrikaten zählen: Baumseide, Baumwolle, Kameel-Garn, -Haare und -Wolle, Wolle, Kamelotte, „Canten“ oder Spitzen (in Schachteln), Garne von Danzig und Stettin und andere Sorten, Haardecken, Handschuhe, Hüte, Kanefas, inländisches „geknotet guht“, Laken in allen Sorten, englische, Leidensche, Brüggische, Akensche, Amsterdamsche, Hamburgische, Möllnsche, Ratzeburgische, Wittstocker und schlesische Laken, ferner Boy, Friese, Futtertuch, Leinwand und Parchend.

Eine vierte Gruppe bilden Waffen und Munition, die bei den häufigen Kriegen, wie es auch die Manifeste Herzogs Carl erkennen lassen, grade in Livland viel gehandelt wurden. Dazu gehören Kanonen von Eisen und aus anderem Metall, alte und neue Kugeln, Laffeten, Lunten, Flinten, Pistolen, Harnisch-Platten, Hellebarden, Piken, Degenklingen, feines und grobes Pulver.

Schliesslich lässt sich noch ausser Fischen, Fleisch, Malz, Speck und Weinen, Perlmutter, Metallen, Papier und Taback eine Gruppe kleinerer Gegenstände bilden, die der Grosshändler ebenfalls für den Bedarf des Auslandes auf Lager hielt und die sich aus Handwerkerarbeiten, Nürnberger Gut u. s. w. zusammensetzten. Hierzu gehören: Bettgestelle, Kämme, Spielkarten in Kisten von 50 bis 60 Mark Werth,

Leim und Leimleder (nach Tonnen, Säcken und Bünden), Messer und Messerscheiden, Poudre (Lübeckischer und fremder Fabrikation), Schachteln (vermuthlich aus Papier oder Holz) und Tabackspfeifen, Tuchmacher-Carden, natürliche (gewachsen) und aus Eisen verfertigte, nach Scheiben zu 20 Stück und Bunden zu 5 Scheiben, aber auch nach Stroh (= Bund?) und nach Fässern.

Salz.

Zu den wichtigsten Ausfuhrartikeln der Rigafahrer gehörte von jeher, was Menge des Umsatzes und seine Eigenschaft als Frachtartikel betrifft, das Salz. Es war dafür eine ständige und grosse Nachfrage im Osten vorhanden. Dabei hatte die Salzausfuhr nach Russland eine eigne politische Seite, denn mit der Entziehung des Salzes bekämpfte die Hanse den Widerstand Nowgorods. Freilich war es bei der vielseitigen Zugänglichkeit Russlands nicht immer leicht, die Sperre wirksam durchzuführen. Wenn auch Åbo, Wiborg, Narwa, sogar Stockholm streng unter Aufsicht gehalten wurden, so gab es doch selbst Hansen genug, die sich zu dem einträglichen Schmuggelgeschäft verleiten liessen. Als Nowgorod im Jahre 1425 die deutschen Kaufleute gefangen setzte[1]) und deshalb eine Sperre gegen Russland nöthig wurde[2]), führten die livländischen Städte auf der Tagfahrt zu Dorpat am 1. Sept 1425 Klage darüber, dass das Salz dennoch auf Beiwegen zu den Russen gelange. Kaufleute aus preussischen und anderen hansischen Städten, am zahlreichsten, wie es scheint, aus Danzig, hatten nach Stockholm, Åbo und nach anderen schwedischen Städten heimlich Salzladungen geschafft, die sie von dort aus durch ihre Lieger nach Nowgorod weiter verhandeln liessen[3]). Wisby berichtete an Lübeck, dass Danziger Handelsschiffe nach der Narwa zu den Russen gesegelt und dass zu Wiborg von hansischen Kaufleuten Schiffe mit Heringen geladen seien[4]). Auch nach Pleskow wurde von Narwa aus viel Salz gebracht. *„Ok so vunden wii vuste solt vor uns tho Plesko“*, schrieben die livländischen Rathsendeboten am 1. Sept. an Danzig, und unter dem 24. Sept. meldete Dorpat an Reval, dass *„tho Plesko vele soltes is gekomen unde noch alle daghe kumpt van der Narwe“*[5]).

1) H. R. I Bd. 7, Nr. 756. Vergl. Nr. 724, 732.

2) H. R. I Bd. 7, Nr. 777, 779, 783, 784.

3) Liv-, Esth- u. Curl. Urkundenbuch Bd. VII, Nr. 341. H. R. I Bd. 7, Nr. 828.

4) Liv-, Esth- u. Curl. Urkundenbuch Bd. VII, Nr. 312. H. R. I Bd. 7, Nr. 786.

5) Liv-, Esth- u. Curl. Urkundenbuch Bd. VII, Nr. 352; H. R. I Bd. 7, Nr. 836. — Auch im Jahre 1436 bat der in Pleskow gefangene Kaufmann dringend, seine Freilassung durch die Abschneidung aller Zufuhr, namentlich an Salz, zu erzwingen. H. R. II Bd. 1, Nr. 581, 582.

Auch in Livland selbst war das Bedürfniss für Salz kein geringes. Hier trat die Versorgung von Åbo, Wiborg und Narwa, also Finnlands, hinzu. Freilich kam dieses Absatzgebiet sehr viel mehr im Revaler als im Rigischen Geschäft in Betracht. Am 22. April 1428 antwortete der Rath von Åbo dem Rathe von Reval auf dessen Schreiben wegen Wegnahme von neun Revalschen Schiffen mit Salz und anderen Gütern, lange vor dem Empfange seines Schreibens, *„spade in dem herweste"*, sei Salz zu ihm gekommen, *„dat vorkofte de kopman unde voruterde dat in dem lande"*[1]). Christian Nygelsson, Ritter und Hauptmann auf Wiborg, sandte am 30. Mai 1434 zwei Boten nach Reval und bat um Ueberlassung von 10—12 Lasten Salz aus den angekommenen Bayenschiffen für den Gebrauch seines Schlosses, was ihm gern gewährt wurde[2]). Die commerciellen Beziehungen Revals zu Finnland werden auch von den Beschwerden des Bischofs von Åbo und der Hauptleute von Wiborg, Stockholm und Åbo nicht uninteressant beleuchtet. In einem Schreiben an den Revaler Rath vom 11. Juni 1433 beklagten sich dieselben, dass die Bewohner der drei Reiche in Reval den anderen Fremden nicht gleich gestellt würden, dass sie erstens beim Besuche der Gildestube *(op de geseltschop gan umme tidkortinge und kuntschop der lude)* einen höheren Beitrag entrichten müssten, zweitens, wenn sie sich verheiratheten und ansässig machten, nicht backen und brauen, und drittens mit den Revaler Kaufleuten keine Handelsgesellschaft *(wedderlegginge)* schliessen dürften, ja, neuerdings habe Reval ihnen sogar den Besuch der Gildestube *(up juwe gilde efte geseltschop)* gänzlich verboten[3]). Auch in Stockholm hatte Reval seine ständigen Abnehmer für Salz. Interessant ist ein Schreiben des dortigen Hauptmannes vom 9. Aug. 1427, in dem es heisst[4]), er habe hinsichtlich der Ausfuhr nach Reval oftmals *„dorch de vinger gesehen"*, während Reval in Betreff derjenigen Waaren, *„also men hir plecht to vorende van dar, besundergen also solt"*, ihm niemals gefällig gewesen sei; jetzt aber habe König Erich in Dänemark ein Salzlager *(ene soltertzee)* gefunden: am 22. Juli war nämlich die hansische Bayenflotte durch den König im Sunde erbeutet worden.

Die besondere Stellung, welche Reval im Salzhandel einnahm, könnte sich einerseits aus der Nähe Nowgorods und Finnlands erklären, andererseits wird anzunehmen sein, dass mit dem Revaler Import sich auch Dorpater Capital und Dorpater Geschäft verbanden. Die Verfrachtung erfolgte theilweise mit livländischen Schiffen, theilweise unter holländischer

1) Liv-, Esth- u. Curl. Urkundenbuch Bd. VII, Nr. 704.
2) Daselbst Bd. VIII, Nr. 812 u. 868.
3) Das. Bd. VIII, Nr. 692. — Für die Handelsbeziehungen Lübecks zu Wiborg ist a. a. O. Bd. VII, Nr. 868 zu beachten.
4) Das Bd. VII, Nr. 655.

Flagge. Im Jahre 1425 hatten beispielsweise deutsche Kaufleute in Brügge, in Zieriksee und Westenschouwen 7 holländische Schiffe gechartert, bis zu Ostern Salz in der Baye einzunehmen und nach Livland zu bringen. Von der hansischen Flotte, die im Jahre 1438 aus der Baye segelte, wurden 23 Schiffe, die sämmtlich nach Livland und Preussen zu Hause gehörten, verrätherischer Weise von den Holländern genommen, während sich 11 Schiffe aus den wendischen Städten in das Fahrwasser von Brest gerettet hatten[1]). Im Juli 1432 kamen 7 Bayenschiffe in Riga an, während 24 ihren Kurs weiter nach Reval fortsetzten[2]). Von insgesammt 1700 Schiffen, die in den Jahren 1426 bis 1496 in Reval einliefen, hatten nicht weniger als 1216 Bayensalz geladen[3]). Wird die Last des Durchschnittsschiffes von etwa 80 Lasten mit dem Preise berechnet, den die Last Salz in Riga im Jahre 1458 nach Ankunft der Bayenflotte kostete, 14 Mark preussisch[4]), so repräsentirt diese Einfuhr einen Werth von rund 1362000 Mark preussisch. Das „Hundert", nach dem das Bayensalz gehandelt wurde, besteht nach Schedels Waaren-Lexicon 2, S. 413 aus 28 gestrichenen Muids oder 25 Tonneaux zu 2000 Pfund im Gewicht. In Amsterdam wird das „Hondert" zu 7 Schiffslasten zu je 4000 Pfund angenommen [S. 414].

Dass aber trotz dieses umfangreichen Verkehrs auch Lübeck mit seinen Capitalien und Schiffen an dem Bayensalz-Import Rigas und Revals betheiligt war, beglaubigen mehrere Eintragungen seines Niederstadtbuches. Im Jahre 1436 vereinbarten Peter Sten und Kersten Volle mit dem Schiffer Bodendorf die Lieferung von 800 Hundert Salz[5]). Im Jahre 1442 schliessen die Kaufleute Sunderbeck, Swinde und Glusing mit dem Schiffer Daniel Vroudenberg einen Vertrag, in welchem sich Letzterer zur directen Fahrt von Wismar nach der Baye und von der Baye nach Riga verpflichtet[6]).

1) H. R. II Bd. 2, Nr. 244. — Liv-, Esth- u. Curl. Urkundenbuch Bd. IX, Nr. 307, 318.

2) Liv-, Esth- u. Curl. Urkundenbuch Bd. VIII, Nr. 608.

3) Wilh. Stieda, Schifffahrtsregister in den Hans. Geschichtsbl. 1884, Tabelle S. 109.

4) Hirsch, Danzigs Handels- und Gewerbegeschichte, S. 259. — Obige Schätzung nimmt an, dass die Bayenschiffe vollständig oder in der Hauptsache mit Salz beladen waren, was wohl thatsächlich der Fall gewesen sein dürfte, da die Schiffe der Bayenflotten grössere Fahrzeuge waren, die andere Massengüter zur Einfrachtung in Lissabon und der Baye wohl nicht ausreichend vorfanden. [Hirsch a. a. O. S. 264]. Wollte man 1 Mark preuss. gleich 1 Mark lüb setzen [Hirsch a. a. O. S. 240—243], so würde für das Jahr 1458 — 1 Mark lüb. nach der von Grautoff in seiner Geschichte des Lübeckischen Münzfusses über das Verhältniss der Ausprägung seit 1226 aufgestellten Tabelle [Hist. Schriften, Bd. 3 S. 265] zu 3 ℔ 3 ß 2 ₰ früherer Währung gerechnet — die obige Einfuhr auf ca. 500000 Mark zu bewerthen sein. — Ueber Salzpreise in Livland zu älterer Zeit vergleiche Stieda, Revaler Zollbücher und Quittungen S. LV, das. Anm. 6, CXXII.

5) Lüb. Urkundenbuch Bd. VII, Nr. 729.

6) Daselbst Bd. VIII, Nr. 65.

Dass auch Stettiner Schiffe in der Salzeinfuhr Rigas Beschäftigung suchten, geht aus einem Schreiben vom Jahre 1425 über ein Stettiner Schiff hervor, welches mit 11 Hundert Salzes befrachtet, von Flandern gekommen und nach Riga bestimmt war, aber bei Gothland scheiterte[1]).

Mit dem Emporkommen des directen Handels der Spanienfahrer nach Portugal und Spanien in Danzig, Lübeck, Hamburg und anderen Städten wird der Bayensalz-Handel mehr und mehr in die Hände dieser Gesellschaften übergegangen sein. Aber vielleicht wurde dadurch grade die Versorgung des Ostens wieder in grösserem Umfange auf Lübeck zurückgeführt.

Neben dem groben ungesottenen Bayensalz, das für Speisezwecke geringwerthig war, blieb das Travensalz ein wichtiger Handelsartikel. In den deutschen Küstenlandschaften gab es keine grössere Salzgewinnung. In Preussen hatten die Versuche des Ordensmeisters, im Lande Salzwerke anzulegen, zu nichts geführt[2]). Das pommersche Salz, das hauptsächlich in Colberg gewonnen wurde, kam für den Grosshandel der Ostsee wohl nicht sonderlich in Betracht. Von den livländischen Städten wurde am 23. Februar 1440 zu Wolmar beschlossen, dass man *„mit dem Ripersalte, Schotessalt und allem anderen qwaden salte"* verfahren wolle, wie es von Alters her üblich gewesen sei, dass man nämlich alles, was eingeführt oder vorgefunden wurde, wieder ausführe und nicht im Lande verkaufe[3]). Da durch diesen Beschluss auch das Colberger Salz betroffen wurde, so wandte sich Danzig am 29. Juli 1440 an Reval mit der Bitte, Colberg bei seiner Nahrung zu lassen, denn Colberger Salz werde *„hier mit uns, in Pomeren, im hertochdome to Stettin, to Wollegast, in der Niien und Olden Marke und in den landen allumme vor gud copmansgud vorkofft und gesleten"*[4]).

Im Gegensatze zu dem „quaden" Salze standen das von Lübeck eingeführte hoch angesehene Salz aus Lüneburg und das Oldesloer Salz[5]). Das letztere verdankte seinen Absatz in Livland erst den Herzögen Heinrich, Adolf und Gerd von Schleswig, die sich in einem Schreiben vom 5. August 1426 an Riga, Dorpat, Reval und Pernau für ihr heimathliches Product verwandten, denn dasselbe werde *„vor gut solt geholden in allen landen unde steden unde dar vore vart to water und to*

1) Liv-, Esth- u. Curl. Urkundenbuch Bd. VII, Nr. 336.

2) Hirsch a. a. O. S. 258.

3) Liv-, Esth- u. Curl. Urkundenbuch Bd. IX, Nr. 562 § 1.

4) Daselbst Bd. IX, Nr. 624.

5) Für den Umfang der Einfuhr des Lüneburger Salzes in Lübeck ist auch ein Anlehn bezeichnend, welches Albrecht III., König von Schweden, und Johann II., Herzog von Mecklenburg, im Jahre 1403 bei den Rathsherren Lübecks auf die ihnen zustehende Abgabe von dem auf der Delvenau verschifften Salze im Betrage von 6000 Mark lüb. contrahiren. Lüb. Urkundenbuch Bd. V, Nr. 82.

lande“ [1]). Der livländische Städtetag vom 31. Januar 1427 beschloss daraufhin, *dat men datsulve solt hir int land voren mach unde vorkopen in synem namen unde under synem merke unde na synem werde* [2]). Auch in Lübeck selbst galt das Oldesloer Salz nicht soviel wie das Lüneburger, doch war man bemüht, weil Lübisches Capital an der Saline in Oldesloe betheiligt war [3]) und seit 1430 sogar vier Lübecker Bürger deren Verwaltung in Händen hatten [4]), ihm auch im Auslande Absatz zu verschaffen. Im Jahre 1434 meldete der Danziger Rath dem Lübecker Rathe, dass er 19 Tonnen Oldesloer Salz mit Beschlag belegt habe, weil es „schwarz“ aussehe und die Tonnen eine unkenntliche Marke trügen. In der Antwort des Lübecker Rathes an den Danziger Rath wurde die undeutliche Marke *„des netelenblades“* durch die Benutzung abgebrauchter Markeisen erklärt und das schwarze Aussehen damit entschuldigt, dass nach dem Berichte der Pfannenbesitzer die Salzkoten *„nyge unde undicht“* seien, so dass bei starkem Winde Russ in die Pfanne fallen könne [5]). Im Jahre 1437 suchten die Salinenbesitzer durch Veränderung der Einrichtungen in Oldesloe ein höherwerthiges und reichlicheres Product zu gewinnen. Sie vereinbarten mit Nicolaus Verneheim von Prag, dass er gegen freie Kost und eine Entschädigung von 40 Mark *„den sulten sod“* um 14 Fuss vertiefen sollte, und versprachen ihm, falls es ihm mit Gottes Hülfe gelingen würde, die Soole zu verbessern, eine besondere Belohnung *„na tale der grade“* [6]). Als im Jahre 1440 Lübische Bürger, *„de sulvesheren unde regenten syn up der sulten to Odeszlo“*, sich bei ihrem Rathe beschwerten, dass der Rath zu Elbing ihr Salz nicht als *„rechtferdich copmansgut“* gelten, sondern *„vor valsch“* verbrennen lassen wolle, erklärte der Lübecker Rath, dass *„wy hir mit uns unde ok in mer landen solkes soltes vor rechtferdich solt bruken“*; habe der Elbinger Rath an demselben etwas auszusetzen, so möge er ihm das melden und zur Untersuchung, ob es *„wandelbar“* sei, ein oder zwei Tonnen einsenden [7]). Am 16. April 1441 gaben die zu Lübeck versammelten Abgeordneten der Hansestädte dem Lübecker Rathsherrn Heinrich Lipperode wegen eines ihm in Danzig angethanen Schimpfes eine Ehrenerklärung [8]). Lipperode hatte nämlich einem „Rigafahrer“ Levekinck 6 Lasten Oldesloer Salz mit dem Auftrage übergeben, ihm das Salz in Riga zu verkaufen.

---

1) Liv-, Esth- u. Curl. Urkundenbuch Bd. VII, Nr. 509.
2) Daselbst Bd. VII, Nr. 571 § 15, Nr. 597 § 15.
3) Lüb. Urkundenbuch Bd. VII, Nr. 326.
4) Daselbst Bd. VII, Nr. 410.
5) Das. Bd. VII, Nr. 565.
6) Das. Bd. VII, Nr. 741.
7) Das. Bd. VII, Nr. 832.
8) Das. Bd. VIII, Nr. 16.

Levekinck war aber genöthigt gewesen, in Danzig einzulaufen und wegen des hereinbrechenden Winters das Salz dort abzusetzen, und zwar zwei Last „*upgeslagen*", so dass es der Käufer hatte besichtigen können, und 4 Last einfach als Salz, nicht fälschlich als Lüneburger Salz[1]); der Danziger Rath aber hatte das Salz zunächst mit Beschlag belegt und es sodann trotz mehrfacher Verwendungsschreiben des Lübischen Rathes ihm „*to schaden unde to smaheit*" verbrennen lassen. In Folge von Klagen, die in jener Versammlung der livländischen Städte am 23. Febr. 1440 erhoben worden waren, wandte sich Riga unter dem 14. März an Lübeck mit dem Begehren, dass es Sorge dafür tragen wolle, dass das Oldesloer Salz nur unter seinem eignen Namen und seiner Marke ins Land gebracht werde[2]).

An dem Lüneburger Salze behielt Riga ein dauerndes Interesse, wenn sich auch die Einfuhren des spanischen und schottischen Salzes mehrten und die Rigafahrer keineswegs Gegner dieser überseeischen Zufuhr waren. Unterzeichneten sie doch jene Eingabe mit, welche sich gegen den Differenzial-Salzzoll richtete, der zu Gunsten der Schifffahrt der Spanienfahrer die Einfuhr des französischen und spanischen Salzes unter holländischer Flagge in Lübeck erschweren sollte[3]).

Aber auch die Bestrebungen, welche auf Erleichterung des Lüneburger Salzhandels gerichtet waren, fanden bei ihnen eine warme Fürsprache. Im Jahre 1646 nahmen sie sich lebhaft des Projectes einer Correction des Stecknitz-Canals an, der seit 1398 die Stecknitz und den Möllner See mit der Elbe bei Lauenburg verband und dem Lüneburger Salze die billige Verfrachtung zu Wasser auf Lübeck ermöglichte. In ihrer Eingabe an den Rath im Jahre 1646 traten sie für Vertiefung und Gradelegung der Fahrrinne des Canals mit Beseitigung der vielen Krümmungen „in lineam rectam" ein und verlangten für den Canal einen Betrieb mit Pferdezug, eine Aenderung des Schleusensystems und den Bau neuer Stecknitzfahrzeuge, in denen man die Waaren von Lübeck sicher und trocken bis nach Hamburg liefern könnte[4]). In diesem Punkte verband sich mit dem Projecte zugleich ihr Interesse an einem billigen Transporte der livländischen Stapelartikel Flachs, Hanf und Getreide nach Hamburg, die bis dahin vorherrschend auf den Axentransport auf der alten Lübeck-Hamburger Strasse angewiesen waren. Insgesammt sollte der Umbau einen Aufwand von 55478 Thalern erfordern [Nr. 76 u. 77].

Durch einen Rathsbeschluss vom 4. Mai 1661 werden wir über Streitigkeiten unterrichtet, die zwischen den Kaufmanns-Compagnieen einer-

1) Lüb. Urkundenbuch Bd. VII, Nr. 834.
2) H. R. II Bd. 2, Nr. 335; vergl. Nr. 354 § 9.
3) Siehe I. Abschnitt § 6.
4) Lüb. Staatsarchiv.

seits und den alten „Salzfahrern" bestanden. Der Salzhandel zwischen Lüneburg und Lübeck war offenbar in den Händen einer Gruppe von Kaufleuten, die den Einkauf des Salzes bei dem „Salzcontor" zu Lüneburg, das vor Kurzem eingerichtet worden war, für sich allein in Anspruch nahm und sich nach aussen hin abzuschliessen versuchte, indem sie zwar nicht als ein geschlossenes Collegium gelten, aber die Zahl ihrer Mitglieder doch „nach advenant der Waaren" beschränken wollte. Die Compagnieen erhoben dagegen Widerspruch und begünstigten oder veranlassten es, dass sich „neue Salzführer" etablirten und den „alten Salzfahrern" Concurrenz machten. Durch den angeführten Beschluss entschied der von allen Seiten angerufene Rath, dass der Salzhandel ein „freies Commercium" sei und bleibe, und dass demgemäss nicht nur diejenigen, die sich bereits des Salzhandels angenommen hätten, sondern auch andere Mitglieder der Kaufmanns-Compagnieen, die sich desselben in Zukunft annehmen würden, mit den alten Salzführern gleichberechtigt sein sollten. Um der Schädlichkeit des Contors entgegen zu wirken, sei es aber gerathen, dass die „alten" und die „neuen" Salzführer sich zu gemeinsamem Einkaufe durch ihre Deputirten vereinigten und auch sonst bei Empfang und Ausfertigung von Schreiben, sowie auch bei Berathungen über den Salzhandel betreffende Fragen gemeinschaftlich verführen. Wie es gehalten werden solle, wenn ein Salzführer weiteren Salzes bedürfe, während ein anderer, weil er noch Vorrath habe, gegen den Einkauf Widerspruch erhebe, sollten die Salzführer unter sich entscheiden; für sich allein aber solle kein Salzführer bei den Lüneburgern einkaufen [Art. 7]. Wegen der „Steckenfahrt" sollten sich die Salzführer darüber einigen, ob sie bei der neuen Reiheordnung, die von den Kaufmanns-Compagnieen angefochten, von den alten Salzführern vertheidigt worden war, verbleiben oder zu der alten Reiheordnung zurückkehren wollten; im Falle ihrer Uneinigkeit aber sollte die alte Reiheordnung wieder in Kraft treten. Bezüglich des Preises für das Salz sollte keiner an den anderen gebunden, doch sollte jeder darauf bedacht sein, dass der Preis, insbesondere für den städtischen Verbrauch nicht übermässig gesteigert werde. Der Verkauf an Fremde oder Auswärtige „in Factorey" wurde den Salzführern untersagt. Gegen Betrügereien im Salzhandel war, wie anderen Acten des Compagnie-Archives zu entnehmen ist, ein Mandat des Lübischen Rathes vom 2. (11.?) Juni 1670 gerichtet, das am 3. Aug. 1682 erneuert wurde. Der Rath verbot darin, schottisches Salz, das, wie männiglich wisse, „an Bonität und Güte dem Lüneburger und allhier zu Lübeck gesottenen Salz nicht zu vergleichen", in „Lüneburger und zum Lübeckischen Salz gemachte Salztonnen" zu verpacken, um es in Lübeck oder an anderen Orten betrügerischer Weise zu verkaufen, und bedrohte die Uebertreter dieses Verbotes mit der Confiskation des Salzes und einer Geldstrafe von 100 Reichsthalern; wer mit schottischem

Salze handeln wolle, solle es in die dafür bestimmten „schmalen“ Tonnen, 18 auf eine Last gerechnet, verpacken und als schottisches Salz verkaufen [Nr. 86].

Ueber die Salzsiederei in Lübeck, die uns durch dieses Mandat für das Jahr 1670 bezeugt wird, erhalten wir auch durch eine Eingabe der Rigafahrer vom 10. Juni 1669 Nachricht, in der sie Widerspruch dagegen erhoben, dass der Bürgermeister Matthäus Rodde eine Salzsiederei und zwar ausserhalb der Stadt, in dem holsteinischen Dorfe Sereez (1 Meile nordöstlich von Lübeck) anzulegen gedachte. Lübeck, so führen die Rigafahrer aus, sei mehr als andere Städte auf das Commercium und die Manufacturen angewiesen; wenn durch die Einrichtung der Salzsiederei in einem Dorfe die „mehr als vor diesem dem Commercio nachtrachtenden Potentaten“ veranlasst würden, auch ihrerseits dergleichen anzulegen, so würde Lübeck schwer geschädigt werden, wie denn dessen Salz-Commercium schon durch die einzige Salzsiederei in Sereez einen grossen Stoss erhalten würde; der Travenstrom würde mehr von Fremden als von Bürgern beschifft werden und bei der Einnehmung von Ladungen auf fremdem Gebiete würde der Unterschleif von Zoll und anderen Abgaben nicht zu verhüten sein; den Bürgern würde das Holz und der Verdienst, den solche Unternehmungen mit sich brächten, entzogen und das Commercium auf der Stecknitz allmählich, wenn nicht ganz untergehen, so doch wesentlich geschwächt werden.

Heringe.

Eine kaum geringere Rolle als das Salz spielte in der Ausfuhr der Hering, der als Fastenspeise wie als tägliches Nahrungsmittel im Consum des Ostens ebenfalls sehr gesucht war. Da von den livländischen Städten nur Reval auf Schonen eine eigne Fitte hatte[1]), so war Riga auch bei diesem Artikel auf die westliche Zufuhr angewiesen. Schon die häufigen Verhandlungen der livländischen Städtetage über den Lübecker Hering weisen auf diese Eigenschaft einer vielgehandelten Waare hin. Im Frühjahre 1440 klagte man auf der Tagfahrt zu Wolmar über seine schlechte Verpackung und das kleine Maass des Lübecker Bandes[2]). Im Sommer 1444 wiederholten sich die Klagen. Die livländischen Städte schrieben in ihrer Vorstellung an Lübeck, dass sie geglaubt hätten, ihre früheren Beschwerden würden eine Abstellung des Uebels herbeiführen, aber die Sache werde jetzt „je länger um so ärger“; man möge in Zukunft den Hering „bei seinem Namen“ kaufen und verkaufen und ihn „redlich voll packen“, da er sonst von ihnen als falsch werde gerichtet werden[3]).

1) Dietr. Schäfer, Der Lüb. Vogt auf Schonen.
2) H. R. II Bd. 2, Nr. 335.
3) H. R. II Bd. 3, Nr. 162.

Aehnliche Klagen brachten die livländischen Städte Lübeck auch bezüglich des Berger Fisches entgegen. Er werde ebenfalls nicht „redlich gepackt", namentlich halte der Rothscheer nicht sein volles Gewicht, für welches auf dem Städtetage zu Wolmar im Jahre 1458 die Vorschrift von 5 Lispfunden per Tonne erneuert worden sei[1]). Bei derselben Gelegenheit wiederholten sich auch die Klagen über den Hering.

Nach solchen Erfahrungen, die Lübeck ähnlich auch auf anderen Märkten machte, erschien eine endgültige Regelung der Tonnen-Frage durch den Hansetag dringend geboten. Im Jahre 1468 musste festgestellt werden, dass, während die Heringstonnen Stralsunds und Wismars mit denjenigen Rostocks übereinstimmten, die Lübecker *„vele to kleyne unde unrichtich"* seien[2]). Schon im Jahre 1383 hatte freilich eine Versammlung der Rathssendeboten dieser Städte stattgefunden, in der über ein einheitliches Tonnenmaass die gewünschte Uebereinkunft erreicht werden sollte; aber bei den hierüber stattgehabten Verhandlungen hatte sich Stralsund von der getroffenen Vereinbarung ausgeschlossen. Der hansische Heringshandel entbehrte somit eines einheitlichen Maasses; die pommerschen Städte arbeiteten ihre Tonnen nach dem Colberger Bande, im Norden kam noch eine neue Concurrenz mit den Tonnen von Malmö und anderen dänischen Städten hinzu[3]) und auch Lübeck kümmerte sich nicht mehr um den Rostocker Band.

Ehe der Lübecker Hansetag im Sommer 1469 über die Frage eine Entscheidung traf, war zwar damals, im Jahre 1468 in einer Versammlung der Böttcher-Aelterleute von Lübeck, Stralsund, Wismar und Rostock, in welcher die pommerschen Städte[4]) nur durch den Colberger Böttcher-Aeltermann vertreten waren, eine Einigung versucht worden; die Berathung war aber fruchtlos geblieben, denn Lübeck hatte dem Verlangen, dass der Rostocker Band, wie es von Alters her festgesetzt und mehrmals *„berecesset unde bewillet"* worden sei, das Normalmaass bilde, nicht nachgegeben, sondern die Entscheidung eines allgemeinen Hansetages verlangt. Eine Lösung der Streitfrage auf diesem Wege war um so mehr geboten, als sie, wie Rostock darüber an Lüneburg schrieb[5]), nicht nur für den Handel mit Heringen, sondern auch für den Handel mit Honig, Fleisch und allen anderen Waaren wichtig war, die nicht nach dem Gewichte, sondern nach Tonnen gehandelt wurden. Die Verhandlungen des Lübecker Hansetages hatten den Erfolg,

1) H. R. II Bd. 4, Nr. 568 § 5.

2) H. R. II Bd. 6, Nr. 174.

3) Wilh. Stieda, Hansische Vereinbarungen über städtisches Gewerbe im 14. und 15. Jahrhundert, in den Hans. Geschichtsbl. 1886, S. 115—120.

4) Ueber deren grosse Betheiligung an der Fabrikation von Heringstonnen s. Schaefer, Der Lüb. Vogt auf Schonen, S. LXI.

5) H. R. II Bd. 6, Nr. 174.

dass Lübeck sich der Anerkennung des Rostocker Heringsbandes anschloss. Seinem Begehren aber, dass auf seine Kosten in Rostock zwei Ohme, das eine mit dem Lübischen und dem Rostocker Wappen versehen, gegossen und ihm zugeschickt würden, „*uppe dat men de heringtunnen darmede, wen men mysdunckend darane hedde, rechtverdigen unde eyndrachtlicken maken konde*“ [1]), wurde von Rostock unter Unterstützung der Städte Stralsund, Wismar und Stettin widersprochen, sodass der Beschluss der Versammlung nur dahin ging, „*dat men dar furder by hebbe sulke amen, der achte holden ene heringtunne, umme darmede de tunnen to rechtverdigende*“ [2]). Endgültig aus der Welt geschafft wurden die Klagen über verschiedenes Tonnenmaass durch diese Beschlüsse natürlich nicht; schon im Jahre 1486 zum Beispiel rügte man in Lübeck, dass die Stettiner ihre Heringstonnen zu klein machten, und ein Recess der Böttcher der wendischen Städte vom Jahre 1688 constatirte den gleichen Befund bei den Bergedorfer Thrantonnen [3]); im Verkehr zwischen Riga und Lübeck aber traten Beschwerden an den amtlichen Stellen zunächst nicht wieder auf.

Der Lübecker Heringshandel behauptete den livländischen Markt, wenn auch unter der Concurrenz der Holländer und der Fellowship of english merchants [4]). An jene Vorrechte in Narwa, die er sich noch im Jahre 1669 zu erwerben vermochte [Nr. 78], mag hier erinnert werden.

Tücher.

Andere Hauptgegenstände der Ausfuhr nach Riga waren: Tuch, Weine, Malz, Bier, Colonialwaaren und allerlei Fabrikate. Für die Bedeutung des Tuchhandels in Livland sprechen die vielfachen Verhandlungen, die man der englischen und flandrischen Laken wegen auf den livländischen Tagfahrten und den Hansetagen führte. Wie bei dem Salze ergab sich auch bei den Laken die directe Versorgung in den Niederlanden und in England aus den Handelsbeziehungen Rigas mit dem Westen. Der directe Bezug scheint sogar schon in älterer Zeit überwiegend gewesen zu sein. Im Jahre 1444 erging von den livländischen Städten an den Kaufmann zu Brügge die Klage, dass Eymwald van Vemeren Dixmudische Laken „*upp Poppersche drapenert*“ nach Livland gebracht hätte. Dixmude wurde vor weiteren Fälschungen gewarnt und das Brügger Contor liess darauf achten, dass fortan Niemand solche Laken kaufte [5]). Wie sehr man in hansischen Handelskreisen auf Fälschungen im Tuchhandel achtete, beweisen auch die Abmachungen des Brügger Kaufmannes

1) H. R. II Bd. 6, Nr. 184 § 8.
2) H. R. II Bd. 6, Nr. 184 § 8. Vergl. auch das. Nr. 215, Anm. 3.
3) Wilh. Stieda a. a. O. S. 118.
4) Winkler, Die deutsche Hansa in Russland S. 99.
5) H. R. II Bd. 3, Nr. 163, 165 u. 166.

mit Leyden zum Schutze gegen die Fälschungen der Haager Fabrikanten, deren Tücher ebenso wie die Leydischen „*gevoldet* (gefaltet), *geverwet unde beliistet*“ und in gleicher Länge und Breite hergestellt wurden, aber weil sie nicht aus englischer, sondern „*van Schotscher, Castelscher, inlandescher und anderer teer* (Art) *wulle*“ gefertigt waren, einen wesentlich geringeren Werth hatten[1]). Fortan sollten die Umbordungen (liisten) der Haager Tücher noch einmal so breit gemacht werden, damit sie von den anderen leichter unterschieden werden konnten[2]). Auch die Yperschen Tücher gehörten, wenn sie auf „*scharlaken unde andere drapeneret*“ wurden, zu den „wandelbaren“ Laken, vor denen ebenfalls in Riga gewarnt wurde. Bezüglich der englischen Laken klagte man über unrichtige Maasse in der Länge und Breite. Man benutzte sie auch England gegenüber wiederholt als ein politisches Kampfmittel, indem sie, wie in Nowgorod, so auch in Livland periodisch vom Markte ausgeschlossen wurden[3]). Seltener waren die französischen Tücher, aber sie kamen ebenfalls vor[4]). Bemerkenswerth ist eine Mittheilung aus dem Recesse des livländischen Städtetages zu Wolmar vom Jahre 1468. Danach hatte ein Geselle Lubbert Travelmann in Riga ein blaues Eisenachsches Laken, mit dem heimathlichen Stadtsiegel gemarkt, verkaufen wollen. Das Tuch wurde aber von dem Rathe mit Beschlag belegt, weil es „*up den Bredepeperschen*[5]) *slach togesteken, gevoldet unde belistet*“ und deshalb nach den Hansebestimmungen eine „falsche“ Waare war[6]). Nichtsdestoweniger wurden freilich von Lübeck mancherlei inländische Tücher eingeführt, die vermuthlich ebenfalls nicht alle den Recessen entsprachen. Die angeführte Lübecker Zollrolle weist neben den englischen, Leydenschen, Brüggeschen, Amsterdamschen und Akenschen Tüchern[7]) auch Hamburgische, Möllnsche und Ratzeburgische Laken, grobe und feinere, auf; ferner bezeichnet sie als „ordinäre Sorten“ schlesische und Wittstocker Tücher. Letztere gingen am Pfundzoll passfrei ein. Wie weit alle diese verchiedenen Tücher auch ein Gegenstand der Ausfuhr der Rigafahrer waren, lässt sich freilich nach den Acten nicht feststellen. Immerhin wird angenommen werden können, dass dem Handel mit den verschiedensten Tüchern im 17. Jahrhundert Schwierigkeiten nicht mehr im Wege standen. Die erwähnten märkischen und Achener Tücher werden

1) H. R. II Bd. 5, Nr. 118 u. 121 § 6.
2) H. R. II Bd. 5, Nr. 121 § 6.
3) H. R. II Bd. 2, Nr. 132 § 5, 135.
4) H. R. II Bd. 4, Nr. 568 § 3, 644; H. U.-B. Bd. III, S. 373.
5) Es wird brede-Poperschen zu lesen sein; vgl. z. B. H. R. II Bd. 5, S. 76.
6) H. R. II Bd. 6, Nr. 62 § 18.
7) Tücher von Aachen und Köln wurden als Kapplaken, „*de to Colne offte to Aken*“ auch in Nowgorod viel verhandelt [H. U.-B. Bd. III, Nr. 585]. Ueber andere Tücher des Nowgoroder Marktes H. U.-B. Bd. III, Nr. 596.

übrigens neben Poperingschen, Yperschen und Purpurtüchern schon im Rigischen Stadtbuche des 13. Jahrhunderts genannt[1]).

Weine.

Stark begehrt war in Livland allezeit der Wein, für dessen Einkauf Lübeck wohl von jeher ein bevorzugter Platz war. Die ältesten Zollrollen Lübecks unterscheiden Wein, der Bothenzoll bezahlt, und Wein, der nach Ohmen verzollt wird[2]). Unsere Zollrolle [Nr. 98] kennt alle gangbaren Sorten jener Zeit, die nach derselben Art und Verpackung auch an der grossen Accise unterschieden wurden [Nr. 72]: Alicant, Corsica, Malvasier und Sekt wurden nach Bothen verhandelt, portugiesischer und spanischer Wein, Petersimenes, Bastert und „Moder" (?) nach Pipen, Ohmen und Ankern, französischer Wein, vermuthlich von Bordeaux und Poitou, und Kirschwein nach Oxhoften, Picardou (ein Rhonewein) nach Stücken, ungarischer Wein nach „Anthal"[3]), Rheinwein, Moselwein, Franken- oder Landweine nach Ohmen. Der in Reval verstorbene hansische Kaufmann Rotger Wetzel war ein Tuch- und Weinhändler. Sein Nachlass enthielt u. A. 26 eichene Fässer, theils voll und theils unaufgefüllt, und 2 Tonnen Wein[4]). Der Rigafahrer Holtermann verkaufte, wie erwähnt, commissionsweise 5 Stücke Rheinwein in Riga, worin schon ein belangreicher Umsatz lag. Die nach den Rigischen und Revalschen Kämmereibüchern aufgemachten Rechnungen über die Ausgaben der Rathssendeboten lassen erkennen[5]), dass auf Getränke und namentlich gute Weine viel gegeben wurde. Der an diesen Stellen öfters genannte „romnie", ein spanischer Wein (Romanye), war auch in Lübeck, wie in Danzig bekannt[6]); nach Wehrmanns Beobachtungen kommt er dort bis in die Mitte des 17. Jahrhunderts vor[7]); in der Zollrolle wird er nicht mehr genannt. Wenn der Recess vom Jahre 1605 vorschrieb, dass der französische Wein, „damit er nicht in rheinische Weinfässer abgezogen und der Kaufmann betrogen werde", durch die geschworenen Personen, die den Rathsweinkeller bedienten, abgezogen werden solle, so erhellt hieraus, dass dem Lübecker Weinhandel der Verschnitt, dem seine Weine heute ihren guten Ruf ver-

1) Herm. Hildebrand a. a. O. S. LV u. LVI.

2) Mollwo, Die älteste Lübische Zollrolle, Lübeck 1894, S. 84—85. Koppmann in Hans. Geschichtsbl. 1894, S. 150.

3) 1 Antal = 60—70 Berliner Maass. Schedel, Waaren-Lexicon 2, S. 741.

4) Wilh. Stieda, Der Nachlass eines hansischen Kaufmannes, in den Mitth. des Vereins f. Lüb. Gesch. u. Alterthumskunde 2. Heft, S. 4 u. 5.

5) Liv-, Esth- und Curl. Urkundenbuch Bd. IX, Nr. 405, 406.

6) Hirsch a. a. O. S. 262.

7) Zeitschrift des Vereins f. Lüb. Gesch. u. Alterthumskunde Bd. II, S. 86 bis 87.

danken, noch nicht bekannt war. Gestattet blieb es dagegen nach wie vor, dass die Weinhändler ihren französischen Wein aus französischen Fässern in andere französische Gebinde durch ihre eignen Brüder oder ihr Gesinde abzogen, und der französische und spanische Wein konnte für den Hausconsum auch direct von See her in ganzen und halben Fässern und bis zu 10 und 12 Stübchen eingeführt werden.

Malz.

Das Malz wird in der Ausfuhr Lübecks schon in den Jahren 1247—1250 erwähnt[1]). Da es der im nordischen und russischen Auslande überall aufkommenden Bierbrauerei unentbehrlich war, so wird seine Ausfuhr eher zu, als abgenommen haben. Als die Rigafahrer in den 30er Jahren des 16. Jahrhunderts ihre Beschwerden über die Beschränkung der Kellerung und Söllerung ihrer Waaren in Riga bei dem Rathe einreichten, nannten sie stets das Malz mit an erster Stelle: „Salz, Malz, Laken und ihre anderen Güter". Der besondere Handels- und Exportwerth des Malzes spricht auch aus den mannigfachen Eingaben der Rigafahrer und der vereinigten Compagnieen gegen das Braueramt, dessen Mitglieder ungeachtet der Verbote der Kaufmanns-Ordnungen seit dem Jahre 1427 mit dem Malze Handel trieben [Nr. 82]. Im 17. Jahrhundert wurden solche und ähnliche Klagen über die Aemter allgemein. „Fast Jeder", so heisst es in einer Eingabe vom 21. Januar 1678, „gebrauche die Kaufmannschaft über seine ordentliche Profession und Hantirung hinaus und lasse sich gelüsten, dem Kaufmanne sein Stückchen Brod vom Munde hinwegzureissen". Nach den Amtsrollen, die auf Pergament geschrieben im Wettebuch stehen, seien nicht nur die Brauer den Aemtern zugetheilt, sondern ihnen *„expreſse"* der Handel mit Malz nur durch die Gnade des Rathes und auf dessen Widerruf gestattet, wie denn auch nach der Korn-Ordnung vom Jahre 1550 nur soviel Korn von den Brauern eingekauft werden solle, als sie zu ihrem Brauwerk nöthig hätten, es sei denn, dass sie das entbehrliche Korn anderen Brauern oder den Bürgern zum Hausbrauen überlassen wollten. Ein Rathsdecret vom 14. April 1640 gestatte die Vermalzung von Gerste den Rothbrauern nur bis zu 40 und den Weissbrauern nur bis zu 20 Brauscheffeln, und Aehnliches wäre auch schon im Jahre 1557 vom Rathe bestimmt worden. Da es solcher Einreden der Grosshändler bedurfte, um den Malzhandel der Brauer zu beschränken, so wird man auch hieraus schliessen dürfen, dass das Malz im 17. Jahrhundert immer noch ein sehr wichtiges Handelsproduct war. Von den Schiffen, die des Herzogs Carl Auslieger 1599—1604 in der Ostsee aufbrachten, hatten mehrere Malz nach Riga und Curland geladen.

1) Wilh. Stieda, Studien zur Gewerbegeschichte Lübecks, Die Bierbrauerei, in den Mitth. des Vereins f. Lüb. Gesch. u. Alterthumskunde, 3. Heft S. 38.

Bier.

Auf eine erhebliche Ausfuhr von Bier im 16. und 17. Jahrhundert deuten nur wenige Anzeichen hin. Vermuthlich war das Brauereigewerbe in den livländischen Städten leistungsfähig genug geworden, dass es die Lübecker Producte entbehren konnte. Der Vogt von Karkus, Werner von Nesselrode, übersandte dem Hochmeister im Jahre 1425 zum Geschenke 6 Fässer estnischen Bieres *„als gut, als daz die Undutschen im gebite zu Carchus plegen zu bruwen“* [1]). Es ist wohl anzunehmen, dass sich die estnische Bevölkerung auf das Brauen verstanden haben wird, da sonst der Ordensvogt dieses Bier nicht zum Geschenk für den Hochmeister gewählt haben würde. Dass Hopfen von Reval nach Finnland verhandelt ward, wurde schon oben bemerkt. Die eben erwähnten, auch aus mehreren andern Hansestädten bekannten Beschränkungen der Bierproduction auf eine bestimmte Anzahl von Gebräuen sind uns aus Riga, Reval und Pernau ebenfalls bekannt. Auch hier stellten sich die Behörden aus Gründen, die theils mit den Privilegien der Brauämter, theils mit dem städtischen Steuerinteresse zusammenhingen, sehr wenig freundlich zu dem Eigenbrauen der Bürger [2]). Im Jahre 1427 untersagte der Rigische Rath den Handwerkern das Brauen ganz [3]).

An und für sich war und blieb das Lübecker Braugewerbe freilich leistungsfähig genug, um seinen flotten Aussenhandel, der um die Mitte des 16. Jahrhunderts grössere Quantitäten, als das lokale Geschäft für den heimischen Consum umsetzte [4]), auch nach Livland fortsetzen zu können. Wenn es in Lübeck in der Zeit von 1546—1551 durchschnittlich 115 Rothbrauer und 42 Weissbrauer und eine Durchschnitts-Erzeugung von 86512 Tonnen gab [5]), so führt eine Raths-Denkschrift aus dem Jahre 1680 173 Brauhäuser in der Stadt auf, denen die Denkschrift, da es sich um eine Besteuerung des Bieres per Fass handelte, eine Mindestproduction von 74736 bis 83040 Fässern zu Grunde legte [Nr. 84]. Hiernach stand also, was die Menge betrifft, das Braugewerbe zu Ende des 17. Jahrhunderts noch ganz und gar auf der Höhe seiner früheren grossen Leistungsfähigkeit.

Andere Waaren.

Vier andere Producte mögen hier zusammen erwähnt werden, für deren Absatz in Riga specielle Belege allerdings fehlen, die uns aber dennoch bemerkenswerth erscheinen, weil sie Erzeugnisse des Lübecker

1) Liv-, Esth- u. Curl. Urkundenbuch Bd. VIII, Nr. 202.
2) Wilh. Stieda a. a. O. S. 53.
3) Daselbst S. 52 u. 54.
4) Das. S. 56 u. 57.
5) Das. S. 55.

Gewerbfleisses waren und vermuthlich auch durch die Hände der Rigafahrer gingen. Es waren dies: Amidam (*„Ahmdahm"*), der in der Zollrolle als weisser fremder und weisser „hiesiger Fabrique" unterschieden wird, Papier, Glas und Paternoster. Es spricht nichts dagegen, dass die Lübecker Paternostermacher, da ihr Gewerbe ein bedeutendes Exportgewerbe war, welches mit dem Grosshandel und mit dem Grosscapital eng verbunden auftrat[1]), ihre Producte, die sich keineswegs auf Rosenkränze und Kreuze beschränkten, auch durch die Rigafahrer nach Riga und Livland verhandeln liessen. Die Papierindustrie war ein ähnliches kaufmännisch betriebenes Gewerbe, als dessen Vertreter das Lübecker Urkundenbuch Tidemann Söling, einen späteren Rathsherrn, namhaft macht, der seine Papiermühle im Jahre 1425 von ihren Begründern käuflich übernahm[2]). Die Zollrolle gedenkt unter den mehrfachen Papierarten eben so wenig des einheimischen Papiers, wie des einheimischen Glases, obwohl das Niederstadtbuch von einer an der Schmalenfelder Aue belegenen Glashütte [1439] berichtet[3]).

Im Handel mit dem oberdeutschen Krämergute, mit Nürnberger Waaren, trat bei den Rigafahrern der directe Mitbewerb der Nürnberger hinzu, die zuerst im Jahre 1457 in Livland und in Russland handelnd auftraten[4]). Mit grossen Privilegien kam man ihnen, den „Aussenhansischen", nicht entgegen. Man wollte ihnen den Handel nicht grade verwehren, aber der Recess zu Wolmar [1458] beschränkte ihre Waarenlagerung auf 3 Tage und sie sollten nicht mehr als für 50 Mark verkaufen[5]). Früher als Riga scheinen die oberdeutschen Händler auch Danzig besucht zu haben, wo ihnen ebenfalls, obwohl die preussischen Städte Nürnberg als „eine ehrliche Kaiserreichsstadt" anerkannten, keine freundliche Aufnahme zu Theil wurde. In den preussischen Städten blieb den Kaufleuten jede Handelsgenossenschaft mit den Nürnbergern untersagt, und die Zahl der Jahrmärkte, welche diese hier besuchen durften, wurde auf den Walpurgismarkt in Marienburg und den Dominiksmarkt in Danzig beschränkt [1448][6]).

Weitere Gegenstände der Ausfuhr nach Riga waren Saffran und Schwefel, die auch schon für die ältere Zeit von Hildebrand nachgewiesen werden[7]).

---

1) Wilh. Stieda, Lübische Bernsteindreher oder Paternostermacher, in den Mitth. des Vereins f. Lüb. Geschichte u. Alterthumskunde 4. Heft, S. 2.

2) Wilh. Stieda, Lübecker Papiermühlen im 15. Jahrhundert, in den Mitth. des Vereins f. Lüb. Geschichte u. Alterthumskunde Heft 2.

3) Lüb. U.-B. Bd. VII, Nr. 680.

4) H. R. II Bd. 4, Nr. 478 § 8 u. Nr. 568.

5) H. R. II Bd. 4, Nr. 568 § 2.

6) Hirsch a. a. O. S. 189.

7) Herm. Hildebrand, Das Rigische Schuldbuch 1286—1352, S. LI.

§ 2. Die Einfuhr von Riga.

Das commercielle Hauptresultat des Dünagebietes war die Ausfuhr von Wachs, Flachs, Hanf, Leinsaat und von Waldproducten, besonders Pelzwerk, Holz und Asche. Erst in zweiter Linie folgten im Rigaer Ausfuhrhandel die Erzeugnisse der Viehzucht, Butter, Häute, Leder, Talg, ferner Getreide und einige Fabrikate, Seife, Garne, Gewebe aus Hanf und Flachs, besonders das grobe Kabelgarn. Die livländischen Städte waren gewerblich tüchtig und manche ihrer Handwerkerproducte boten ebensowohl dem eignen russischen Geschäft, wie auch für die Einkäufe in Flandern, England, Skandinavien, Spanien und Lübeck werthvolle Tauschmittel.

Wachs.

Stiedas Zollbücher und Quittungen von Reval machen den starken Antheil ersichtlich, den Wachs und Pelzwerk an der Ausfuhr Revals und Rigas besassen. In Riga zumal hatte das Wachs für das Erwerbsleben der ganzen Stadt eine besondere Bedeutung. Die Stadtkämmerei zog im 14. Jahrhundert aus den Erträgen der an die einzelnen Liven verpachteten Bienenbäume ihre wesentliche Einnahme[1]). Innerhalb der religiös-geselligen Genossenschaften wurden Vergehen mit Wachs-Zahlungen geahndet. Dass es im 14. Jahrhundert den werthvollsten Ausfuhrartikel Rigas bildete, geht daraus hervor, dass 428 Verschreibungen des Schuldbuches von 1286—1352 — nahezu ein Viertel aller Handelsverschreibungen überhaupt — Lieferungen von Wachs zum Gegenstande hatten[2]).

Der Vertrag der Hanse mit Nowgorod über den Wachshandel von dem Jahre 1342 unterscheidet die Kapuler oder Koporjer als Wachslieferanten des Nordwestens von den Nysauweren, den Bewohnern von Nischni-Nowgorod, Lieferanten aus dem Osten und Südosten[3]). Vermuthlich wird grade von dem waldreichen südöstlichen Hinterlande Nowgorods viel Wachs in den Handel gebracht worden sein. Da auch Polozk und Smolensk einen lebhaften Handel mit Wachs aus dem Düna- und Wolgagebiet betrieben, so wird sich der Handel Rigas, dessen Kaufleute mit beiden Städten in alten und sehr regen Handelsbeziehungen standen, auch auf namhafte Lieferungen aus diesen oberen Düna- und Wolgagebieten gestützt haben. Anscheinend war Riga der Hauptmarkt im ganzen baltischen Osten. Die Bedeutung des Polozker Wachshandels allein kennzeichnen auch die wiederholten Verordnungen des Ordensmeisters und des Rigaer Rathes, die sich gegen die betrügerischen Manipulationen richteten,

1) Herm. Hildebrand, Das Rigische Schuldbuch 1286—1352, S. LI.
2) Daselbst S. LI.
3) H. U.-B. Bd. III, Anhang Russland, Nr. 590 Anm. 5.

welche die dortigen Kaufleute im Wachsgeschäfte beliebten[1]). Die alte Gewohnheit des Versandes des Wachses im geschmolzenen Zustande dürfte sich wohl dauernd in Riga erhalten haben[2]). In Lübeck ging die Waare auch noch im 17. Jahrhundert in den grossen Stücken ein, die ihre Form anders als durch die Schmelze nicht hatten erhalten können. Schon zu Anfang des 15. Jahrhunderts bildeten in Riga Stücke von 2 und $2^1/_2$ Schiffspfunden die Regel, und im Jahre 1436 sah sich Danzig gezwungen, bei seinen Wilnaer Lieferanten um Einhalt in der zunehmenden Vergrösserung der Wachsscheiben zu bitten, da die Stücke sonst auf Kosten der Absender zerhauen und umgeschmolzen werden müssten[3]). Auch in Reval betrieb man einen schwungvollen Wachshandel; vielleicht kamen hier die Lieferungen aus Finnland hinzu. Unter 72 Quittungen des Revaler Zollbuches vom Jahre 1368 und 1369 war Wachs in 11 Quittungen enthalten, während in Riga ungefähr zur selben Zeit unter 48 Quittungen 13 auf Wachs lauteten. Insgesammt führte Riga in 6 Wochen des Jahres 1368 2310 Lispfund oder ca. 370 Centner Wachs heutigen Gewichts aus[4]). Auch dass der Rigische Rathmann Friedrich von den Soveneeken im Jahre 1429 im Auftrage des Bürgermeisters Tidemann Vos in Dorpat 3 Stroh Wachs, bestehend aus 7 Böden im Gewichte von 4 Schiffspfund weniger 28 Marktpfund nach Lübeck sandte[5]), ist ein Ausdruck des grosshändlerischen Vertriebes dieser Waare. Die europäischen Länder waren bereitwillige Abnehmer, da der Bedarf des katholischen Cultus überall ein grosser war. Englands Einfuhr allein betrug in den Jahren 1509—1547 115061 Centner[6]). Dass auch von den kleineren livländischen Städten ein lebhaftes Wachsgeschäft betrieben wurde, so in Pernau[7]) und in Narwa, kann ebenfalls urkundlich beglaubigt werden. Narwa wurde im Jahre 1426 vom Ordensmeister Cisse von Rutenberg mit einem Wachssiegel bewidmet[8]), was darauf schliessen lässt, dass sich hier der Wachshandel besonders lebhaft entwickelte; und dass dieser Handelszweig auch hier in kapitalkräftigen Händen lag, wird dadurch bewiesen, dass sein Rath im 16. Jahrhundert das Wachsschmelzen und die Formung zu grossen Stücken allen Fremden untersagte, um diese einträgliche Beschäftigung seinen eignen Bürgern vorzubehalten[9]). Die Klagen des 14. Jahrhunderts über die Verfälschungen und Mischungen

1) H. U.-B. Bd. II, Nr. 631 § 9; Liv-, Esth- u. Curl. Urkundenbuch Bd. VI, Nr. 2926 § 3.
2) Herm. Hildebrand a. a. O. S. LI.
3) Herm. Hildebrand a. a. O. S. LIII.
4) Wilh. Stieda a. a. O. S. CXII.
5) Liv-, Esth- u. Curl. Urkundenbuch Bd. VIII, Nr. 258; vergl. auch Nr. 277.
6) Schanz a. a. O. Bd. II, S. 155.
7) Wilh. Stieda a. a. O. S. CXII.
8) Liv-, Esth- u. Curl. Urkundenbuch Bd. VII, Nr. 406.
9) Herm. Hildebrand a. a. O. S. LI.

des Wachses[1]) hielten auch im 15. Jahrhundert an. Im Jahre 1461 schrieb der deutsche Kaufmann von Brügge an Lübeck, dass bei ihm östliches Wachs auf den Markt käme, welches man *„hymen quaet. unredelik und bedrechlick"* befinde, wenn man es aufbreche[2]).

Noch im 16. und 17. Jahrhundert wurde das Wachs in Lübeck nach Schiffspfunden gehandelt und nach diesem Gewichte auch am Pfundzoll mit 1 ℔ 2 ß verzollt. Die älteren Handelsgewohnheiten Rigas, der Versand des Wachses in livländischen Sücken zu einem halben Schiffspfund oder 10 Liespfund, denen die aus dem Jahre 1429 angeführten Böden im Gewicht entsprechen, und in Kap oder russischen Stücken *(cap Ruthenica, frusta Ruthenica)* zu 8 Liespfund, die besonders in Smolensk und Nowgorod üblich waren[3]), kommen auch in den ältesten der erhaltenen Acten unserer Compagnie nicht mehr vor. Die Träger-Taxen des 16. und 17. Jahrhunderts bemassen das Wachs nach Klocken von je 5—6 Schiffspfunden, nach Stücken von je 4—5 Schiffspfunden und nach Rollen von je 1 bis 2 Schiffspfunden [Nr. 69].

Hanf und Flachs.

Hanf und Flachs waren alte Handelswerthe an der Düna, wenn sich für ersteren auch erst im 14., 15. und 16. Jahrhundert ein grösseres Absatzgebiet im Westen erschloss. Nach den Eintragungen des Rigaer Stadtbuches 1286—1356 vermuthet Hildebrand, dass der Flachshandel im 13. Jahrhundert erst in der Entwickelung begriffen gewesen sei. Die Schifffahrt schätzte beide Artikel als raumfüllende Frachtgegenstände. Die Lübecker Träger-Taxe unterscheidet Flachs in Fässern oder in Bahren [?]. Grosse Rigische Flachsfässer hatten ein Gewicht von 7 Schiffspfunden, $^1/_2$-Fässer von 4—5 Schiffspfunden. Der Umstand, dass sogar Flachs und Hanf in Tonnen versandt wurden, spricht für die Verbreitung dieser mittelalterlichen Universalverpackung, die der Kaufmann für zahlreiche Waaren benutzte[4]). Unter der Bezeichnung „Tonnengut" fasste der Tarif für die Prahm-Verladungen Rigischer Güter von Lübeck nach Travemünde die verschiedenartigsten Handelsgüter zusammen; auch die Träger-Taxen bezeichneten mit diesem Sammelnamen alle anderen Güter, die nicht speciell aufgeführt wurden. Noch im 18. Jahrhundert kauften die Krämer

1) Wilh. Stieda a. a. O. S. CXIII—CXV.

2) H. R. II Bd. 5, Nr. 113.

3) Herm. Hildebrand a. a. O. S. LII; vgl. dazu Stieda a. a. O. S. CXXI bis CXXI, CXXIV.

4) Wilh. Stieda, Hansische Vereinbarungen über städtisches Gewerbe im 14. und 15. Jahrhundert, a. a. O. S. 107. S. oben S. 185.

ihren Kaffee in Tonnen, die somit der Grosshandel auch noch zu dieser Zeit benutzte[1]).

Der Hanf wurde bundweise gehandelt und kam in Bünden von durchschnittlich 5 -6 Schiffspfunden an den Markt. Betrügerische Manipulationen waren bei ihm wie bei der Leinsaat gang und gäbe, indem in die Ballen minderwerthiges, „untüchtig Gut" hineingebunden wurde. Zur Untersuchung und Feststellung solcher Fälschungen bedienten sich die Rigafahrer meistens der Aelterleute des Reepschlägeramtes, die auch als vereidigte Sachverständige in den Protocollen der Notare figuriren. Einmal gutachteten sie, dass der Hanf dermassen stinkend befunden sei, dass ihnen „übel davon geworden". Sehr zahlreiche derartige Gutachten aus dem Anfange des 17. Jahrhunderts bekunden, dass der Lübecker Kaufmann täglich mit diesen Unredlichkeiten zu rechnen hatte[2]).

Beim Flachs suchten sich die Rigaer Kaufleute durch Erhöhung des Gewichtes der Tonnen einen unerlaubten Vortheil zu verschaffen. Statt des Höchstgewichtes von $2^1/_2$ Lispfund enthielt die Fastage ein solches von 3 Lispfund und mehr, sodass der Lübecker Käufer hierdurch um ein halbes Lispfund Waare betrogen wurde Unsere Zollrolle [Nr. 98] trennt „rein heilgen, 12köpfigen, Rakitschen und gehechelten" Flachs[3]), anderen Flachs und „Dreyband". Der heilge Flachs hatte am Pfundzoll 4 Mark zu erlegen, aller anderer Flachs 3 Mark, Dreiband nur 2 Mark[4]). Die Träger-Rolle vom Jahre 1645 führt den Flachs in Säcken auf, fügt aber bei diesem „von der Memel oder Curland" hinzu, so dass vermuthlich nur dieser Flachs von Memel und Curland in Säcken ankam. Als Handelsproduct der Rigafahrer wird litthauischer Flachs nur einmal und zwar im Jahre 1603 im Abschied der Compagnie zum Zoll für Nowgorod erwähnt [Nr. 15].

Pelzwerk.

Ein umfangreiches Verzeichniss der aus Livland und Russland eingehenden Waaren wurde von dem Wortführer des Fünfziger-Ausschusses, Dr. Reiser, im Jahre 1602 aus Anlass der Neueinrichtung des Traven-Zolles für Nowgorod aufgestellt. Das Pelzwerk, dessen grosse Bedeutung

1) Lüb. Blätter 1893. Aus einem alten Rechnungsbuche eines Mitgliedes der Krämer-Compagnie.

2) Lüb. Staatsarchiv, Acta Riga 1618.

3) Das Waaren-Verzeichniss für den Zoll von Nowgorod nennt ihn *„heylligen flax"* und spricht von Flachs, der *„auff heiligen handt gebunden ist"* [Nr. 15].

4) Nach Schedel, Waaren-Lexicon. liefert Petersburg zwölf-, neun- und sechsköpfigen Flachs. In Riga folgen der Güte nach aufeinander: Rakitscher Flachs, Paternoster und Dreiband Wird letztgenannter Flachs bei der Brake für voll befunden, so behält er seine aus drei Bändern bestehende Decke; ist er schlechter, so wird eins der Bänder durchschnitten; ist er noch schlechter, so behält er nur ein Band und heisst dann Ristendreiband.

für den livländischen Handel die mühevollen Untersuchungen Stiedas dargethan haben[1]), erscheint hierbei in den nachfolgenden Sorten und Maassen: Hafft Borahnen, das Hundert, und Stuek Borahnen; Grauwerk, das Tausend; Zobel, Marder, Wolf, Vielfrass, Wemeken[2]) nach Zimmern; Lastichens und Bueke und Harmblinge. Boranken, Lämmerfelle[3]), werden auch in der oben besprochenen Zollrolle als Borangen mit dem Zusatze „das ist Pelzerei" aufgeführt und dem verhältnissmässig hohen Zollsatze von 6 beziehungsweise 9 Schillingen unterworfen. Bemerkenswerth bei dieser Waare ist ferner, dass zwischen „Hafft" und „Stuek Borahnen"[4]) in der Weise unterschieden wird, dass die erstere Art mit 5 und die letztere Art mit 10 Schillingen belegt wurde. Lastichens[5]) sind Wieselfelle, Harmblinge Hermelinfelle. Die Pelze von Wolf und Vielfrass, der Wiesel, Iltisse und Marder, sowie Biberpelze waren in Livland verbreitete, vielgehandelte livländische Rauchwaaren. Hermelinfelle weisen dagegen auf einen höher-nordischen, jedenfalls mehr russischen Ursprung hin. Grauwerk war der Rückenpelz vom Eichhörnchen, der von den Lübecker Pelzern in grossen Mengen verwendet wurde. Mit „Bueke" werden Bäuche des Eichhörnchens gemeint sein.

Der Pelzhandel scheint, so bedeutend er für das nördliche Livland und Russland geworden war, in Riga die Stellung der anderen grossen Ausfuhrzweige nicht erreicht zu haben Es ist vielleicht kein Zufall, dass unter den Ausweisen Stiedas der Pelzexport in Reval grösser als in Riga war. Von 72 Zollquittungen Revals weisen nicht weniger als 42 Pelzwerk auf, während bei den Rigaer Quittungen aus derselben Zeit nur fünfmal Pelzwaaren genannt werden[6]). Es scheint, dass Revals Lage, seine grössere Nähe zu Nowgorod, Dorpat und zu den finnländischen Städten, sowie auch zu den nordrussischen Pelzregionen auf das Pelzgeschäft nicht ohne Einfluss gewesen ist.

Leder.

Vielleicht bedeutender als die Pelzeinfuhr von Riga waren für Lübeck die Bezüge von Leder. Die Träger-Taxen weisen Leder insgesammt in grossen, mittleren und kleinen Packen auf, die grossen von je 4, 5, 6 und 8 Schiffspfunden, die mittleren von je 2—3 und die kleinsten von je 1—1½ Schiffspfunden Gewicht. Dass die Träger den Wunsch nach

1) Stieda, Revaler Zollbücher und Quittungen, S. CII ff. u. CXXVII ff.

2) Die Anlage [Nr. 15] verzeichnet „Wemeken"; ob hierunter ein „opus wimense" („wymeteken") zu verstehen ist [Hildebrand a. a. O. S. 103, Nr. 1624 u. Stieda a. a. O. S. CXXX], muss unentschieden bleiben.

3) Schedel a. a. O. Bd. I, S. 80.

4) Nach Schedel a. a. O. werden sie gehandelt nach Tulupen (zu Pelzschlafröcken zusammengenäht), Säcken und 100 Stücken.

5) Stieda a. a. O. S. CXXXIV.

6) Daselbst S. CII.

höheren Löhnen mit den immer grösser werdenden Lederpacken begründeten, könnte als ein Anzeichen dafür gelten, dass sich die Lederein fuhr einer stetigen Zunahme erfreute. Die grossen Packungen weisen an und für sich schon auf einen erheblichen Umsatz hin. Juchten waren ein russisches, aber auch ein livländisches Gerbereiproduct. Sie wurden in Riga gleich dem anderen Leder nach Packen gehandelt, die ein Gewicht von 100 Pfunden gehabt haben mögen, da nach diesem Maasse die Zollrolle für sie den Zoll bestimmt.

Getreide.

Ob das Getreide in regelmässig grösseren Mengen nach Lübeck ausgeführt wurde und ob das Getreidegeschäft in Lübeck an und für sich auf der Basis der livländischen Zufuhren im 16. und 17. Jahrhundert einen grösseren Handelszweig darstellte, diese Frage lässt sich nach den Acten unserer Compagnie nicht erschöpfend beantworten. Nach Stieda war die Getreideausfuhr Livlands schon während des 14. Jahrhunderts bedeutend und der Roggen „*in der heren lant von Lyfland*" war sehr begehrt[1]). Von Oesel in Reval eingeführtes Getreide dürfte wohl nur den Zweck der Wiederausfuhr gehabt haben[2]).

In Lübeck gab es eine Corporation der Kornträger. Ihre Ordnung gebot ihnen, das Getreide auch in den Zeiten, wo dasselbe in grossen Mengen eintraf, für den Kaufmann zu dem ordnungsmässigen Lohne aufzuarbeiten, und den Kaufleuten und Bürgern war es freigestellt, sich anderer Träger zu bedienen, wenn sich die Kornträger weigerten, zu dem bedungenen Lohne zu arbeiten. Die Karrenführer waren in solchem Falle gehalten, das Korn mit ihren Wagen abzufahren [Nr. 12]. Dieses Vorhandensein einer besonderen Kornträgerschaft, sowie die erwähnten Bestimmungen lassen darauf schliessen, dass das seewärts eingeführte Korn das Material zu einem nicht unerheblichen Verkehre darbot, wenn auch allem Anscheine nach der Lübecker Getreidehandel in den ersten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts die Bedeutung des grossen Hamburgischen Kornhandels, der über die reichen Zufuhren des Elbgebietes verfügte[3]), nicht erreichte. Bemerkenswerth ist, dass der Tarif der Compagnie für den Prahmtransport von und nach Travemünde nur Sätze für Roggen und Hafer vorsieht, während Weizen und Gerste fehlen [Nr. 52]. Zu Ende des 16. Jahrhunderts war ein directer Kauf des Getreides an der Trave aus dem Schiff oder den Schuten verboten; erst wenn das Getreide auf dem Prahme an der Beckergrube lag, konnte der Handel eröffnet werden. Auch das auf der Axe vom

1) Stieda, Revaler Zollbücher und Quittungen S. CI u. CII.

2) Liv-, Esth- u. Curl. Urkundenbuch Bd. IX, Nr. 195.

3) W. Naudé, Deutsche städtische Getreidehandelspolitik vom 15. bis 17. Jahrhundert mit besonderer Berücksichtigung Stettins und Hamburgs, S. 37 ff.

Lande in die Stadt gebrachte Korn durfte ebenfalls erst dann verhandelt werden, wenn es die dazu bestimmten Marktstellen am Holstenthore und am Burgthore erreicht hatte [Nr. 12]. Die Käufer hatten den Kornmaklern[1]) anzugeben, welches Korn und wie viel Korn sie zu kaufen wünschten; durch den Makler wurde sodann das Geschäft vermittelt. Vom Rathe verordnete Bürger hatten darauf zu achten, dass namentlich kein Handel zwischen Gast und Gast stattfinde und diese Aufsicht der Verordneten wurde während des ganzen Sommers bis zu Michaelis von Morgens 5 oder 6 Uhr und im Herbste von 7 Uhr Morgens an der Trave ausgeübt. Geschworene Kornmesser beaufsichtigten die Zumessungen des gekauften Getreides [Nr. 12].

Leichensteine und Fliesen.

Ein in den Acten des 16. und auch des 17. Jahrhunderts mehrfach genannter Ausfuhrartikel waren die Leichensteine, welche in den zwischen Riga-, Narwa- und Revalfahrern 1580 und 1582 vereinbarten Trägerordnungen einen Gegenstand besonderer Abmachungen bildeten, so dass hiernach ihre Einfuhr auch von Reval und Narwa aus erfolgt sein muss. Die Sätze von 1580 und 1582 für ihren Transport in der Stadt wurden in der Trägerordnung vom Jahre 1645 neu bestätigt. Nur kam hier die Neuerung hinzu, dass die Träger berechtigt sein sollten, wenn die Leichensteine von „aussergewöhnlicher Grösse“ waren, den Lohn „nach Gelegenheit zu verdingen“ [Nr. 69]. Das Niederstadtbuch beglaubigt im Jahre 1411 einen Verkauf von vier der Familie Buk gehörigen Leichensteinen in der Marienkirche an die Kirchenvorsteher[2]), und auch schon in den Livländischen Urkunden des 14. Jahrhunderts werden sie als ein Handelsgegenstand genannt[3]). Der Umstand, dass sich an der finnländischen Küste grosse Steinbrüche finden und der finnländische Granit auch heute noch ein geschätzter Haustein ist, macht es nicht unwahrscheinlich, dass die Steine von Narwa und Reval vielfach nach Riga kamen und von hier, gleichwie von Narwa und Reval aus nach Lübeck verfrachtet wurden. Im Jahre 1384 hatte ein Revaler Bürger 24 Leichensteine nach Lübeck verschifft[4]). Im Jahre 1428 erbat sich Danzig zum Bau seiner Pfarrkirche zu St. Marien Kalk und Fliesen von Reval[5]), wohl ein Beweis, dass solche Steine in Reval von besonderer Güte waren. Der Boden der Pfarrkirche in Danzig ist theilweise mit Granitplatten bedeckt, so dass dieser Umstand

1) Ueber die Lübecker Makler s. Pauli, Lüb. Zustände Bd. III, S. 73—76.
2) Lüb. Urkundenbuch Bd. V, Nr. 381, ferner Nr. 513.
3) Liv-, Esth- u. Curl. Urkundenbuch Bd. III, Nr. 1210.
4) H. U.-B. 4, Nr. 802.
5) Liv-, Esth- u. Curl. Urkundenbuch Bd. VII, Nr. 699.

dafür sprechen könnte, dass die nach Lübeck gebrachten Leichensteine nicht nur Kalksteine[1]), sondern auch Granitsteine gewesen sind.

Andere Waaren,

die von Riga nach Lübeck eingeführt wurden, waren Talg, Oel, Bibergeil, Seife, Asche[2]) Thran, Butter, Rhabarber, Biberhaare, Fleisch in Tonnen (gesalzen), Holztheer, Störmagen, Knochen aus Pernau und Garn [Nr. 15]. Dass Kabelgarn in Lübeck schiffspfundweise verzollt wurde [Nr. 98], erlaubt den Schluss, dass dieser Artikel in grossen Partien verhandelt wurde.

Als Holz von Riga verzeichnet die Lübecker Zollrolle 1609 „Fass-Holz von Riga, das klein 100 zu 120 Stück". Aber auch Klapp-Holz, das zu Pipen-Stäben benutzt wurde, und Wagenschott dürfte Riga geliefert haben.

IV. Kapitel.

Der Schifffahrtsverkehr.

---

§ 1. Die Schwierigkeiten im Fahrwasser zwischen Travemünde und Lübeck.

Wie sich im Handel die Formen und die Gebräuche des früheren und des späteren Mittelalters während des 16. und ohne erhebliche Aenderungen auch noch während des 17. Jahrhunderts erhielten, so wiederholten sich auch im Gesammtbilde der Schifffahrt und des örtlichen Hafenverkehrs mit den Bedingungen auch die Einrichtungen und die Betriebsweise der älteren Zeit. Der Prahm war in Lübeck vermuthlich ein sehr altes Requisit der Hafenausstattung, dessen Gebrauch sich aus der unentwickelten natürlichen Beschaffenheit des Strombettes ergab, dem künstliche Hülfe nur wenig nachgeholfen hatte. Die Schifffahrt benutzte den Strom so, wie sie ihn vorfand und auf grössere Strombauten nahm man nur in den Zeiten der Noth Bedacht. Schon die geringen technischen Hülfsmittel

---

1) Wilh. Brehmer, Lübecks messingene Grabplatten, Hans. Geschichtsbl. 1883.

2) Im Jahre 1295 wird in England eine ganze Schiffsladung genannt, die einem Rigischen Kaufmanne gehörte, somit also vermuthlich aus Riga gekommen war [Stieda, Revaler Zollbücher und Quittungen S. XCIX, Anmerkung 6]. Der Rigaer Asche als Stapelartikel in Brügge ist schon oben gedacht worden.

des Mittelalters beschränkten den Unternehmungssinn auf diesem Gebiete. Der Rath nannte die Trave das „Kleinod der Stadt", und unbestreitbar bildeten auch die Leistungen des Flusses die Grundkraft ihres ganzen Erwerbslebens. Dennoch vermochte sich die Kaufmannschaft der Uebermacht der natürlichen Unzuträglichkeiten, die sich aus einer technisch unvollkommenen Behandlungsweise ergaben, nicht zu erwehren. Der geringe Wasserstand und die Verschlammung der Trave sowohl auf der Plate bei ihrer Mündung in die See, wie im Seewege des Stromes von Travemünde bis zur Stadt war und blieb eine Calamität, deren wirthschaftliche Ueberwindung sich nur durch die grossen Gewinne des mittelalterlichen Handels erklären lassen.

Die Ufer der Trave fielen in der Stadt flach zur Fahrrinne ab, weil der Wasserstand gering, die Ufer nicht corrigirt waren und Quais oder Bollwerke fehlten. Die Brücke für den Verkehr vom Ufer bis zum Seeschiffe bildete der Prahm mit Einrichtungen, die, ähnlich wie sie die Rigafahrer besassen, auch die Lehne der anderen Compagnieen unterhalten haben dürften. Neben den festen, verankerten Prähmen, welche dergestalt das fehlende Hafen-Bollwerk ersetzten, dienten dem Güterverkehre im Hafen, wie dem Gütertransporte von und nach Travemünde die fahrenden Prähme. Es waren dies Leichterfahrzeuge, wie sie heute noch in Häfen mit flachen Flussmündungen, beispielsweise in Riga, Danzig und Königsberg, im Gebrauche sind. Sie hiessen im 18. Jahrhundert, vermuthlich aber auch schon früher, Bullen- und Schauer-Prähme oder Bordinge, welchen letzteren Namen sie auch heute noch im Osten führen. In einem Tarife der Rigafahrer-Compagnie aus den zwanziger Jahren des 17. Jahrhunderts für die Abgabe von Waaren an die Schiffer, die von Riga kamen, heissen diese Abgaben das „*bardingkgeltt*" [Nr. 52], so dass also der Name Bording auch schon zu dieser Zeit in Lübeck gebräuchlich war. Die Bullenprähme hatten die Form einer holländischen Kuff[1]), führten einen Mast und ein Focksegel, während die Schauerprähme viereckige Fahrzeuge mit ebenem Boden waren, die am Ufer getreidelt oder nach Art der Steckenschiffe auf der Stecknitz mit Stangen vom Grunde fortgestossen wurden. Im Jahre 1327 verpfändete Johann Kunen vor dem Niederstadtbuche für eine Schuld von 25 Mark lüb. dem Wolfrad Pramann seine beiden Prähme, einen auf der Wackenitz Namens „Bocholt", den anderen auf der Trave Namens „Paule"[2]). Anscheinend waren diese Prähme Bordinge oder Leichterschiffe, die auch auf der Wackenitz wahrscheinlich zur Entlöschung der aus der Elbe von Lüneburg kommenden Kalk- und Salzschiffe Verwendung fanden.

1) „Auf der Weser", sagt Breusing, Jahrbuch d. V. f. niederdeutsche Sprachforschung V, S. 3, „fahren Böcke und Bullen, auf der Ems Mutten und Kuffen".

2) Pauli, Lüb. Zustände Bd. I, S. 129 und Urkunde daselbst Nr. 94.

An Bemühungen, die Trave von der Ostsee bis nach der Stadt und die Einfahrt in den Hafen in Travemünde selbst wegsamer zu machen, um dadurch die Schifffahrt in ihren damaligen grösseren Verhältnissen ohne Leichterungen bis an die Stadt zu führen, hatte es freilich, wie schon früher erwähnt wurde, auch im Mittelalter nicht gefehlt. Wenn man sich auch über wirthschaftliche Gesetzmässigkeiten, die den Verkehr damals eben so sehr wie heute beherrschten, nicht weiter theoretische Sorgen machte, so wird man es doch aus der Praxis heraus gelernt haben, dass sich mit einer Verminderung des Betriebsaufwandes ein stetig steigender Leistungsüberschuss erzielen lasse und dass der Handel um so besser gestellt sei, je mehr an den grossen Aufwendungen für die schwimmende Last im sichersten Theil der Fahrt gespart werde. Lediglich auf diese Erwägungen, sowie auf den Gedanken, dass Lübeck mehr und mehr mit der Concurrenz anderer Häfen zu rechnen habe, dürften die im Jahre 1609 beschlossenen ausserordentlichen Maassnahmen zur Aufräumung des Bretlings, d. i. eines Theiles des Flusslaufes von der heutigen Herrenfähre unterhalb der Stadt bis nach der Schlutuper Bucht, zurückzuführen sein. Der Rath war über die Leistungen der anderen „vornehmen Welthäfen" auf diesem Gebiete wohlinformirt und als er den Compagnieen 1609 den Plan der Bretling-Correction entgegenbrachte, betonte er mit Recht, dass es die Aufgabe der Stadt sei, den Anstrengungen der anderen Häfen auf dem Gebiete der Strom- und Hafenverbesserung nachzueifern.

Schon die Einführung des Pfahlgeldes im Jahre 1466, gegen welches sich Riga und Reval, nicht minder Rostock, Wismar und die anderen Städte verwahrten[1]), war die Folge einer Maassnahme, die durch die Herstellung eines Pfahlwerkes in Travemünde ein höheres wasserbautechnisches Ziel anstrebte. Der Lübische Rath ertheilte seinen Sendeboten, welche sich im Frühjahre 1464 in Preussen aufhielten, den speciellen Auftrag, da *wy vaken in vorledenen jaren radslaget unde vorhandelinge gehad hebben alse van weghene eyns bolwerkes vor unse havene to Travemunde to leggende,* in Preussen nach geeigneten Wasserbaumeistern sich umzusehen[2]). Ob solchem Wunsche entsprechend Hülfskräfte gefunden worden sind, oder nicht, wird uns urkundlich nicht überliefert[3]). Aber die Arbeiten wurden trotz jenes auswärtigen Einspruches ausgeführt, in-

1) H. R. II Bd. 5, Nr. 791.

2) H. R. II Bd. 5. Nr. 448.

3) Die Stadt Danzig hatte auf diesem Gebiete besondere Erfahrungen gesammelt. Auf dem Wege von der Stadt bis zum Meere beanspruchte die Weichsel ähnlich grosse Anstrengungen wie die Trave in Lübeck. Auch in Danzig wurde aus denselben Gründen ein Pfahlgeld erhoben [Hirsch a. a. O. S. 213 ff. und Wilh. Stieda, Schifffahrtsregister, in den Hans. Geschichtsbl. 1884, S. 100 ff.]. Im Jahre 1425 übernahm es der Meister Peter Hildebrand, das Fahrwasser der Mottlau (Koggentief) bei dem Schlosse 5 Ellen tief zu machen. Hirsch a. a. O. S. 214.

dem den livländischen und benachbarten wendischen Städten die dringende Veranlassung hierzu in einem eingehenden Schreiben vom 4. Juli 1466 dargelegt wurde, welches auch die technische Seite des Arbeitsplanes beleuchtete. „Das Tief unseres Hafens habe sich sehr verworfen", schrieb der Lübecker Rath den genannten Städten, „so dass der Hafen sehr viel flacher geworden und die Schiffe, welche nach Lübeck bestimmt seien, nicht ungeleichtert (*„unghelosset"*) einlaufen könnten, woraus merklicher Schaden entstanden sei, sondern mit Prähmen entladen werden müssten, was dem Kaufmanne sehr viel koste". „Damit nun unser Tief verbessert und der Kaufmann solcher Kosten enthoben werde, haben wir", so heisst es weiter, „im Interesse des gemeinen Besten und zum Nutzen des gemeinen seefahrenden Mannes vor dem Tief einige Kisten und ein Bohlenwerk versenken lassen und denken damit fortzufahren, wenn solches nöthig sein sollte"[1]). Im Seegat hatten sich die stromwärts ziehenden Schlamm- und Sandmassen in der Fahrrinne abgelagert, wodurch jene breite Barre oder Plate entstand, welche bis in die Neuzeit hinein kostspielige Vertiefungsarbeiten erforderlich gemacht hat. Durch das Pfahlwerk, welches am Ufer bis unter den Wasserspiegel eingerammt wurde, sollte ein stärkerer Strom erzeugt werden, der das Hinderniss allmählich mit eigner Kraft abtragen sollte. Ganz ähnlich verfuhr man im Jahre 1609 zum Zwecke der Aufräumung des Bretlings. Auch jetzt wurde dort eine Pfahlwand eingerammt, welche das Eintreiben von Schlamm aus dem oberen Flussgebiete verhindern sollte, indem sie die Strömung in dem bis auf 65 Meter verengten Flusslauf vergrösserte. Die Reste dieser mächtigen, in jenen Jahren nahezu bis zum Wasserspiegel eingetriebenen Bohlwerke sind auf dem Bretling heute noch vorhanden[2]). Sie dürften, wie nach den Ueberresten zu schliessen ist, den ganzen eigentlichen Stromlauf von der Herrenfähre ab bis nahe an Schlutup auf ca. 2070 Meter Länge und linksseitig gegen den oberen Theil des grossen Avelunds auf 550 Meter umsäumt haben. Allerdings war diese Methode der Stromcorrection nur roh und technisch ungenügend, weil die hauptsächlichsten Ergänzungsarbeiten, die Tiefbaggerungen, fehlten. Immerhin bleibt die Summe von Arbeit zu bewundern, welche auf den wichtigen Zweck verwandt wurde. Das Pfahlwerk bestand in einer Doppelreihe mächtiger eichener Pfähle, die sich

1) H. R. II Bd. 5, Nr. 792. — Von Interesse ist es, dass auch Narwa 1434, 1437 und 1439 gezwungen war, mit ähnlichen Arbeiten seiner Schifffahrt zu helfen [Liv-, Esth- u. Curl. Urkundenbuch Bd. IX, Nr. 302]. Der von Narwa entwickelte Plan kam mit Hülfe Revals in der Weise zur Ausführung, dass Reval die von ihm zu den Narwischen Hafenbauten bewilligten Vorschüsse durch Erhebung eines Pfahlgeldes von den nach Narwa gehenden Schiffen wieder einbrachte [ebenda Bd. VII, S. 535 Anm. 3 u. Bd. IX Nr. 430].

2) Nach einer noch im Druck befindlichen Darstellung der Lübeckischen Wasserstrassen des Wasserbaudirectors Rehder in Lübeck.

hart an das Ufer anlehnten und deren jeder einzelne mit grosser Kraftanstrengung in das Erdreich hatte eingerammt werden müssen. Trotzdem die Unterhaltung der alten Leitbohlwerke bis gegen die Mitte unseres Jahrhunderts fortgesetzt wurde, ist doch der Zweck dieser, sowie wiederholter anderer Maassnahmen, eine grössere gleichmässige Vertiefung des Fahrwassers, wie schon oben auf S. 60 erwähnt wurde, nie erreicht worden. Denn die Acten der Rigafahrer bezeugen den unverändert beschwerlichen Betrieb der Entleichterung der ankommenden Schiffe auf der Rhede und die Nachschleppung der seewärts ausgehenden Güter bis nach Travemünde auch nach der Beendigung dieser Correctionsarbeiten des Jahres 1609[1]).

§ 2. Der Prahmbetrieb in Travemünde und der Schifffahrts-Verkehr auf der Trave.

Ueber die Art, wie sich der Verkehr in Travemünde gestaltete, sobald die einkommenden Schiffe auf der Rhede ankerten, um einen Theil ihrer Ladung an den Prahm abzugeben, wie sich ihre Weiterfahrt auf der Trave und wie sich ihre Entlöschung in Lübeck selbst vollzog, hierüber unterrichten uns zwei Ordnungen des Rathes, von denen die im Anhange mitgetheilte Ordnung *„up de Prame tho Travemünde"* aus dem Jahre 1580 stammt [Nr. 7], während bei der Ordnung *„bey der Traven"* ein ungefähr gleichzeitiger Ursprung nur aus der Sprache vermuthet werden kann [Nr. 11].

Nach der Prahmordnung für Travemünde hatte sich ein jeder Schiffer, gleichviel ob sein Schiff von Osten oder von Westen kam, wenn er auf der Rhede leichtern wollte, zunächst mit dem Prahmherrn zu verständigen. Die unbenutzten Prähme lagen hinter dem Baume. Hatte ein Prahmherr einem Schiffer seinen Prahm zugesagt, so schob er denselben aus dem

1) Nach einer wasserbautechnischen Berechnung des Lübecker Wasserbaudirectors Rehder a. a. O., welche das hydraulische Kraftmaass der Travenfluthen aus den natürlichen Wasserverhältnissen des ganzen Flusses und seiner Nebenwassergebiete herleitet, hat die natürliche Wassertiefe im Seewege der Trave nie mehr als 2,5 bis 3 Meter betragen und erst mit den Dampfbaggerungen der Neuzeit ist es allmählich möglich geworden, eine grössere Fahrrinne herzustellen. Allerdings soll nach derselben Ansicht unterhalb Schlutups auf dem kurzen Wege von hier bis nach Travemünde auch im Mittelalter schon ein natürlich tiefes Fahrwasser bestanden haben; dasselbe hat jedoch für die Schifffahrt deshalb keinen Nutzen gehabt, weil die Plate in Seegat bei Travemünde nie mehr als 2,5 Meter Fahrwasser gehabt haben könne. Vergleiche die Nachweise der bis zur Neuzeit in der Lübecker Seefahrt vorherrschenden kleinen Schiffsgefässe, enthalten in mehreren Bänden der Lüb. Blätter (Gesammtinhaltsverzeichniss als Sonderausgabe in der Lübecker Stadtbibliothek).

Baume heraus an „des Kaufmannes Pfahl". Die Leute, welche die Prähme bedienten und mit ihnen in die See hinein nach den Schiffen fuhren, hiessen Prahmschieber (*„pramschuver"*). Wenn sie den von dem Prahmherrn einem Schiffer zugesagten Prahm einem anderen Schiffer zusicherten, verfielen sie in eine Strafe von 5 Mark. Ausser ihrem Arbeitslohne erhielten sie während ihrer Arbeit die Verpflegung auf dem Schiffe und konnten auch verlangen, dass ihnen Essen und Trinken für die Rückfahrt vom Schiffe mitgegeben wurde. Schon aus dieser nebensächlichen Bestimmung erhellt die Umständlichkeit und Kostspieligkeit des Betriebes, denn sie lässt ersehen, wie weit ab vom Lande die Schiffe Anker werfen mussten. Der Schiffer konnte auch einen Prahm miethen und durch seine Leute bedienen lassen. Wenn der Hauptbootsmann einen Prahm gelöst hatte, so war dieser in des Schiffers und der Schiffsfreunde Händen; kam er aber vom Schiffe an das Pfahlwerk, so durften die Schiffsleute ihn nicht gegen Nacht von den Pfählen losmachen und mit in die See nehmen, sondern sollten ihn Morgens gegen den Tag lösen und bei Sonnenschein wieder zurückbringen. Dagegen war es dem Prahmherrn bei einer Strafe von 10 Mark verboten, einen Prahm, den er, einem Schiffer an Bord zu senden, zugesagt, einem anderen Schiffer zuzuführen. Dieselbe Strafe traf auch die Schiffsmannschaft, wenn sie einen Prahm, der einem anderen Schiffer zugesagt worden war, rechtswidrig von dem Pfahlwerke losmachte, was sich, wie es heisst, *„oftmals zutregt"*. Dass die Entlöschung der Schiffe auf der Rhede ohne Schutz gegen Wind und Wetter und bei häufig unruhiger See mit Fährlichkeiten aller Art verbunden war, die auch von den Betheiligten nicht unterschätzt wurden, bezeugen mancherlei Anordnungen der Prahm-Ordnung. Schiffe, welche soweit geleichtert worden waren, dass sie den Baum hatten passiren können, sollten, wenn noch andere Schiffe gleichzeitig auf der Rhede ankerten, im Falle der Noth *„uth billicher christlicher mitlidicheit"* so lange auf ihre Prähme verzichten, bis auch die anderen Schiffe geleichtert und sicher hinter den Baum gebracht worden waren. Wenn andererseits dem Bedarfe der auf der Rhede liegenden Schiffe nach Prähmen nicht sogleich genügt werden konnte, so sollten die Prahmherren dafür Sorge tragen, dass die etwa *„in den Kornmarckede"* liegenden Prähme alsbald ihr Korn löschten und den Schiffen „aus der See hülfen". Für den jüngsten der Prahmherren war vorgeschrieben, dass er bei der Ausladung der Güter in die Prähme auf der Rhede ebenso wie bei ihrer Einladung in die Prähme in Lübeck darauf zu achten hatte, dass die Güter keine Beschädigung erlitten.

Hatten die Schiffe bei der Einsegelung in Travemünde mit oder ohne Prahm das Seegat und Travemünde passirt, so machten sie entweder Segel auf, um die Trave hinauf nach Lübeck zu segeln, oder sie liessen sich vom Ufer aus stromaufwärts treideln, was beides gleich mühsam und

kostspielig war. Die Trave war schmal und hatte viele, damals noch gar nicht regulirte Krümmungen. Auch das Fahrwasser selbst bot nur wenig Raum zum Manöveriren, sodass die Aufsegelung der Trave auch die Gefahr eines häufigen Festwerdens in sich schloss. Stand vollends Gegenwind, so blieb den Schiffern nur die Wahl, entweder auf einen günstigeren Wind zu warten, oder die Waadschiffer in Anspruch zu nehmen, welche die Schiffe mittelst Pferdezuges oder Handkraft an den ausgebrachten Leinen, die über Winden am Treidelstege liefen, weiterzogen. Die Waadschiffer wohnten in Travemünde, in Schlutup und Gothmund; vorwiegend sollen sie in Travemünde ihren Wohnsitz gehabt haben. Auch in den anderen an der Trave belegenen Dorfschaften machte man altüberlieferte Rechte auf diesen Schleppdienst geltend.

Eine Erscheinung, die im Verkehre zwischen Lübeck und Travemünde heute gänzlich unbekannt ist, dürfte allein in diesen früher sehr schwierigen Verkehrsverhältnissen ihren Ursprung gehabt haben: es war dies die Unterhaltung einer unterhalb der Herrenfähre am Dorfe Herrenwiek eingerichteten Lösch- und Ladestation, bis zu welcher seewärts bestimmte Güter in Prähmen hinausgeführt und seewärts einkommende aus den bis hierher segelnden Schiffen abgegeben wurden, damit den grösseren Seeschiffen der durchgehende Verkehr zwischen Travemünde und Lübeck erspart bliebe.

Nach den Lübeckischen Chroniken soll bei der Herrenwiek ehemals auch ein Kriegshafen bestanden haben, indem hier die buchtartige Erweiterung der Trave vor Schlutup zur gleichzeitigen Unterbringung einer grösseren Zahl von Schiffen bequeme Gelegenheit bot. Urkundliche Bestätigungen dieser Ueberlieferung sind bisher noch nicht erbracht worden. Was indessen die Unterhaltung jenes Zwischenhafens zu Handelszwecken unterhalb der Herrenfähre fast zur Gewissheit macht, ist die Unterscheidung der Prahm-Transportsätze nach drei Entfernungen: 1. von oder nach Travemünde, 2. von oder nach der Herrenwiek und 3. von oder nach der Stadtmauer. Diese Unterscheidung macht ein Tarif, der statt des Titels die Bezeichnung: „Titulo nach dem Alten“ trägt und neben der Jahreszahl 1636 als Frachtherren Heinrich Dassaw, Peter Hach, Clas Meyer und Hans Unckel nennt [Nr. 52]. Die Sprache des Tarifs lässt auf einen wesentlich älteren Ursprung schliessen. Aus zwei Eintragungen des Niederstadtbuches scheint hervorzugehen, dass die Herrenwiek schon in der Mitte des 15. Jahrhunderts als Zwischenhafen benutzt wurde. Am 5. März und wiederum am 9. October 1441 verpfändete nämlich Daniel Vroydenberch für eine Schuld vor dem Buche seinen zur Zeit bei dem Dorfe Herrenwiek im Wasser liegenden Holk mit vollem Inventar, jedesmal für 600 Mark[1]).

1) Lüb. Urkundenbuch Bd. VIII, Nr. 12, 40; vgl. auch Nr. 65.

Der Tarif für die Prahm-Transporte legt seinen Sätzen die Waaren zu Grunde, welche wir als die Haupthandelsproducte im Verkehr mit Riga schon kennen gelernt haben. Er trennt die Einschiffung von der Ausschiffung der Güter, wobei er grundsätzlich einen mittleren Satz für die Transporte von Travemünde und von Lübeck nach der Herrenwiek für einwärts und seewärts bestimmte Güter anwendet und neben dem nach Güterart verschiedenartig gestuften Höchstsatze für die durchgehenden Transporte von Travemünde nach Lübeck und von Lübeck nach Travemünde einen dritten und geringsten Satz für den Transport der Güter von der Stadtmauer bis zum Lagerorte des Besitzers oder von letzterem bis zur Stadtmauer vorschreibt. Je nach Art der Fracht schwanken die Sätze im durchgehenden Verkehre von und nach Travemünde zwischen 45 Schillingen bis zu 1 Schilling, 6 und 3 Pfennigen. Die höchsten Sätze mit 45 und 18 Schillingen sind für das Hundert Klappholz und Wagenschoss vorgesehen. Die den Prähmen meist bewilligten Sätze sind 12, 9 und 6 Schillinge und 9, 6 und 3 Schillinge, z. B. für die Fracht von 1 Fuder Wein, von 1 Last Roggen, Gerste und Hafer, Asche, Theer u. s. w. nach Travemünde bezw. nach der Herrenwiek und nach der Stadtmauer. Bemerkenswerth ist noch zweierlei: dass sich die Schiffer und Kaufleute in die Kosten des Prahm-Transportes von und nach Travemünde und der Herrenwiek theilten und dass der Tarif auch die Stadtmauer nicht vollständig mit dem Lübecker Hafen identificirt. Es wäre möglich, dass bei der Stadtmauer ein Lösch- und Ladegestade für die Prähme bestanden hat, oder aber es wird hierbei an die Dröge zu denken sein, die an der Stadtmauer ihren Standort hatte[1]). Es scheint sich übrigens unter den Prahmarbeitsleuten die üble Gewohnheit herausgebildet zu haben, dass sie für die seewärts bestimmten, aus den Speichern nach dem Prahme gebrachten Güter, beispielsweise für Korn, Wagenschoss, Klappholz oder Dielen, auch dann eine Gebühr von 5, 6 auch 7 Schillingen forderten, wenn diese Ueberführung durch den Kaufmann mittelst Karren oder Boot besorgt war. Darum bestimmte § 8 der Ordnung für die Prähme in Travemünde [Nr. 7]: Was sie selbst mit Karren und Boten heranholen, dafür erhalten sie was billig ist, was aber der Kaufmann mit Karren oder sonstwie den Prähmen zuführt, das haben sie umsonst mitzunehmen. Für das Herausbringen der Güter aus dem Prahme und die Beförderung zum Lager bestimmte dieselbe Ordnung weiter, dass, wenn die Prahmleute mit dieser Regelung nicht zufrieden seien, andere Träger die Güter aufarbeiten können.

Der Verkehr im Lübecker Hafen unterlag den Bestimmungen der Trave-Ordnung. Auch im Lübecker Hafen hatte man, obwohl die Schiffe

1) S. oben S. 34.

bei Weitem nicht die Maasse der Gegenwart hatten, mit beschränkten Raumverhältnissen zu rechnen. Die im Hafen liegenden Schiffe sollten, so wurde von der Trave-Ordnung vorgeschrieben, bei einer Strafe von 10 Thalern den einkommenden Prähmen Raum geben, so dass diese an ihnen vorüber kommen können, damit die Waaren nicht durch Verzögerung Schaden nähmen. Die Aelterleute der Träger sollten darauf halten, dass die Vorschrift befolgt würde, und die Uebertreter derselben den Wetteherren anzeigen, anderenfalls ihrerseits einer Strafe von 10 Thalern verfallen sein. Die Travenvögte sollten zugleich Aelterleute der Träger sein und mit den Brücken-Kippern zusammen Aufsicht über die Trave führen, dass Niemand etwas in die Trave hinein würfe oder das Gestade *„beklammere"* und dass die Moddekisten, in welche wahrscheinlich die Abflüsse der verschiedenen, schräg zum Hafen führenden Strassen (Gruben) zusammenflossen, rechtzeitig geräumt würden. Die Ordnung war an der Trave an einer Tafel öffentlich angeschlagen, so dass sich Jedermann nach ihren Vorschriften richten konnte.

§ 3. Der Seeschifffahrtsverkehr.

Die Schifffahrt nach Riga war in allen ihren äusseren Erscheinungen die Schifffahrt der Ostsee überhaupt. Der Verkehr mit Livland hatte hierin nichts Besonderes. Obwohl im Allgemeinen starke Ladungen vorkamen, Getreide, Hanf, Flachs, Leinsaat u. s. w. eigentliche Massen- und Stapelgüter waren, die der Schifffahrt eine bedeutende Nahrung zuführten, so scheint sich doch die vorherrschende Tragfähigkeit der in der Ostseefahrt beschäftigten Schiffe auch noch im 16. und 17. Jahrhundert auf eine solche von höchstens 50 bis 60 Lasten beschränkt zu haben. Von den 16 Schiffen, welche die schwedischen Auslieger 1603—1605 den Rigafahrern wegnahmen, sind bei 13 die folgenden Grössenverhältnisse nachweisbar:

Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.
80	1	50	1	35	2
70	2	43	1	26	2
60	2	40	1	24	1

Auch die Listen der den Lübecker Kaufleuten durch die dänischen Auslieger in den Jahren 1611 und 1612 in der Ostsee geraubten Schiffe weisen keinen grösseren Raumgehalt auf, indem unter den angeführten 50 Schiffen[1]) nur 4 waren, deren Belastung über 60 Lasten hinausging. Die weitaus grössere Zahl der Fahrzeuge hatte nur eine Tragfähigkeit von 30—50 Lasten, nämlich es waren:

Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.
18	1	30—50	20	70	2
20—30	11	50—60	4	80	2

1) Siehe Nr. 31 des Anhangs.

Ein grösseres Schiff, das sich unter Führung des Schiffers Peter Schmidt auf dem Wege nach Riga befand, wird nach seiner Belastung nicht näher bezeichnet. Da aber sein Werth nebst dem der Ladung auf 180000 Mark Lüb. = 396000 Mark heutiger Währung[1]) geschätzt wurde [Nr. 31], so lässt sich daraus auf ein Fahrzeug von wesentlich grösseren Dimensionen schliessen.

Die Ermittelungen Stiedas über den vorherrschenden Raumgehalt der Ostseeschiffe im 14. Jahrhundert würden sonach auch noch für die ersten Jahrzehnte des 17. Jahrhunderts zutreffend sein[2]). Ihnen zufolge wurden im letzten Drittel des 14. Jahrhunderts Schiffe von 12 Lasten und wenig darüber als klein angesehen; Schiffe von 40 Lasten, die 1386 in Preussen und 1389 in Lübeck erwähnt werden, gehörten dem Preise nach zu den Schiffen mittlerer Grösse; Schiffe von 100 Lasten und darüber kamen nur selten vor. Immerhin wird, wenigstens soweit Lübeck hierfür in Betracht kommt, die dem Verkehr mit dem Westen und namentlich mit den atlantischen Küsten Europas dienende Schifffahrt grössere Fahrzeuge bevorzugt haben, wofür der Umstand spricht, dass allein in den Jahren 1597—1601 in Lübeck 23 Schiffe von je 100—200 Lasten gebaut wurden[3]).

Es scheint aber, dass sich diese Verhältnisse nicht nur bis zum 17. Jahrhundert, sondern auch noch darüber hinaus bis zum 19. Jahrhundert erhalten haben. Sollte die Berechnung Rehders[4]), dass die Fahrtiefe in der Trave bis zu den dreissiger Jahren unseres Jahrhunderts nie über 2,5 bis 3 Meter betragen haben könne, einwandsfrei bleiben, so wäre die Lübecker Schifffahrt schon aus diesem einen Grunde, der ungenügenden Fahrtiefe in der Trave wegen, zur vorwiegenden Benutzung der mittleren Maasse genöthigt gewesen. In Kreisen der heutigen Schiffer Lübecks weiss man in Uebereinstimmung hiermit zu berichten, dass noch in den dreissiger und vierziger Jahren unseres Jahrhunderts viele kleine einmastige Fahrzeuge den Verkehr mit Russland und Livland unterhielten. Auch die Schifffahrtsstatistik der ersten Jahrzehnte unseres Jahrhunderts bestätigt ebenfalls im Grossen und Ganzen diese Annahme[5]).

1) Nach Grautoff, Gutachten über den Werth der Lüb. Speziesthaler und Schillinge [Hist. Schriften, Bd. 3 S. 267—273], hatte der Schilling zu Ende des 16. Jahrhunderts einen Werth von $21^{95}/_{99}$ ß früherer lüb. Währung = $13^{3}/_{4}$ ß heutigen Geldes. Vgl. auch Curtius, Neuere Münzen Lübecks, in der Geschichte Lübecks von Hoffmann, S. 226 u. 227.

2) Stieda, Revaler Zollbücher und Quittungen des 14. Jahrhunderts. S. LXXXIV.

3) Siewert, Hansische Handelsbeziehungen zu Portugal und Spanien im 16. und 17. Jahrhundert.

4) Siehe S. 202.

5) Mehrere Mittheilungen in den Lüb. Blättern in den Jahrgängen 1840 bis 1850.

Kann somit der unverändert vorherrschende kleinere Schiffsraum von 30, 40 bis 50 Lasten oder von 75, 100 bis 125 Register-Tonnen[1]) für das Mittelalter bis zur Neuzeit als zutreffend angesehen werden, so ist eine Abweichung in anderer Beziehung von dem Befunde des 14. Jahrhunderts nicht zu übersehen. Nach Stiedas Ermittelungen waren im 14. Jahrhundert die Ladungen im Ostseeverkehr, deren Werth über 5000 Mark Lüb. hinausgingen, selten[2]). Im 17. Jahrhundert liegt aber auf derselben Basis eine andere Bewerthung der Ladungen vor, wie dies die erwähnten, dem Rathe überlieferten Verlustlisten der Riga- und der Stockholmfahrer aus den Jahren 1602—1605, 1611 und 1613 erweisen. Unter den den Rigafahrern 1602—1605 geraubten Schiffen ist ein Schiff von 80 Lasten, mit Wachs und anderen Kaufmannsgütern beladen, von Riga nach Lübeck bestimmt, auf 16060 Reichsthaler = 48180 Mark Lüb. oder 105996 Mark h. W. bewerthet; ein zweites mit Salz, Malz, Seidenwaaren, Laken und Braunschweiger Waaren befrachtetes und nach Riga bestimmtes Schiff von 60 Lasten wird mit 3125 Reichsthalern = 9375 Mark Lüb., und ein drittes von 60 Lasten, mit Kaufmannsgütern nach Windau bestimmt, mit 3165 Reichsthalern = 9495 Mark Lüb. abgeschätzt. Andere Schiffe der Rigafahrer stehen mit den folgenden Werthen auf dieser Liste:

1 Schiff von [?] Lasten, mit Salz von Spanien kommend, nach Riga bestimmt, 6350 Reichsthaler = 19050 Mark Lüb. oder 41910 Mark h. W.

1 Schiff von 35 Lasten, nach Riga bestimmt, 3030 Reichsthaler = 9090 Mark Lüb. oder 19898 Mark h. W.

1 Schiff von 26 Lasten, nach Curland bestimmt, 1526 Reichsthaler = 4578 Mark Lüb. oder 10072 Mark h. W.

1 Schiff von 24 Lasten, mit Kaufmannswaaren von Riga nach Lübeck bestimmt, 1129 Reichsthaler = 3387 Mark Lüb. oder 7451 Mark h. W.

Auch die in den Jahren 1611 und 1613 durch dänische Kaperer geraubten 50 Lübecker Schiffe zeigen durchweg selbst bei den quantitativ geringen Ladungen einen beträchtlich höheren Werth [Nr. 31]. Schiffe und Ladungen in geringerem Werthe als 5000 Mark Lüb. sind spärlich vertreten, vielmehr bewegen sich die Abschätzungen vorherrschend zwischen etwa 12000 und 20000 Mark Lüb. = 26400 Mark h. W. und 44000 Mark h. W., wenngleich auch erheblich grössere Werthe, solche von 27300, 28900 und 30600 Mark Lüb., selbst von 72000 Mark Lüb. und 150000 Mark Lüb. nachgewiesen werden, welche Beträge 158400 Mark bis 330000 Mark h. W. entsprechen.

Das aus diesen Vergleichen anscheinend resultirende Ergebniss wäre, dass Schiffe und Güter auf der Basis gleicher Dimensionen und

1) Stieda a. a. O. — 1 Schiffslast = $2^1/_2$ Register-Tonnen.
2) Stieda a. a. O. S. XCII.

Quantitäten seit dem 14. Jahrhundert eine sehr erhebliche Werthveränderung erfahren hatten, und dass hierin für grössere Verhältnisse und für längere Perioden dieselbe Erscheinung vorliegt, von der uns jene Karrenführer am Rigischen Lehne berichten, die im Jahre 1640 die theuren Zeiten und ihren geringen Lohn beklagten und hierzu den Rigafahrern auseinandersetzten, wie man jetzt alles mit einem Reichsthaler bezahlen müsste, was man früher mit einer Mark gekauft hätte u. s. w. [S. 78.] Indessen, wenn gleich die Wende des 16. Jahrhunderts die Zeit einer erheblichen Preissteigerung war, welche als Folgewirkung einer unermesslichen Erweiterung des europäischen Verkehrs nach den eingeleiteten Entdeckungen und einer entsprechend vermehrten Nachfrage nach grösseren Zahlungsmitteln alle Länder erfasste und auch in Lübeck zum Ausdruck gekommen sein wird, so ist doch bei diesen erhöhten Schiffs- und Ladungspreisen nicht zu übersehen, dass eine Mark Lüb. um die Wende des 16. Jahrhunderts nur noch circa den vierten Theil des Werthes von einer Mark lüb. in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts bis zum Ende der 80er Jahre hatte[1]).

Ueber die Fahrzeiten und andere Seiten des Schifffahrtsbetriebes im Verkehr mit Livland geben uns die Akten der Compagnie keinen Aufschluss. Dass wohl mehrmalige Reisen eines und desselben Schiffes zwischen Riga und Lübeck in einem Sommer die Regel waren, beweisen die Notirungen am Prahme und die Vereinnahmungen des Prahmgeldes im Contorbuche, welches mit den Beträgen zugleich die Namen der Schiffer nennt[2]). Die Dauer des Schifffahrtsverkehrs richtete sich allem Anscheine nach in neuerer Zeit nicht mehr nach den alten[3]) Satzungen und Gewohnheiten; die Schifffahrt wurde vielmehr im 16. und 17. Jahrhundert aufrecht erhalten, solange wie dies die Witterungsverhältnisse nur irgend gestatteten.

1) Grautoff, Uebersicht über den allmälig gesunkenen Werth des Lübeckischen und Hamburgischen Geldes [Historische Schriften Bd. 3] S. 262 ff.

2) Siehe S. 63.

3) Der alte Termin für den Schluss der Schifffahrt war der 11. November, der in Lübeck am 2. Juli 1401 erneuert wurde [H. R. I Bd. 5, Nr. 23 § 5], womit sich auch die livländischen Städte einverstanden erklärten [H. R. I Bd. 5, Nr. 61 § 15]. Der Recess des livländischen Städtetages vom 4. Januar 1434 stellte diesen Termin abermals fest [Liv-, Esth- u. Curl. Urkundenbuch Bd. VIII, Nr. 753 § 14], nahm jedoch von ihm die Flandernschiffe aus, die nach dem 29. September nicht mehr aus den livländischen Häfen gehen sollten [das. § 13]. Dieselben Beschlüsse wurden im Jahre 1461 gefasst [H. R. II Bd. 5, Nr. 61; vergl. Nr. 384 § 7].